



Lumijoen liikenneturvallisuuksuunnitelma





Lumijoen liikenneturvallisuussuunnitelma

ERKKI SARJANOJA
TEEMU KINNUNEN
MINNA KOUKKULA
MINNA NIKULA

RAPORTEJA 33 | 2013

LUMIJOEN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Taitto: Minna Koukkula

Valokuvat: Erkki Sarjanoja, ellei toisin mainita

Kartat: © Karttakeskus L4356, 20/MML/12, Suomen ympäristökeskus, VTJ/VRK 2/2012, YKR/SYKE

ISBN 978-952-257-762-7 (painettu)

ISBN 978-952-257-763-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2854

ISSN 2242-2846 (painettu)

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-763-4

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Esipuhe	7
1 Nykytila	8
1.1 Suunnittelualue.....	8
1.2 Maankäyttö ja kaavoitus	9
1.3 Liikenneverkko	10
1.4 Liikenneonnettomuudet.....	11
1.5 Kyselyt	12
1.6 Kevyt liikenne ja mopoilu	13
1.7 Koulumatkojen turvallisuus	13
1.8 Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet.....	14
1.9 Aloitteet ja maastotarkastelut.....	14
1.10 Yhteenvedo nykytilanteesta	15
2 Tavoitteet	16
3 Liikenneturvallisuustyö	17
3.1 Liikenneturvallisuustyön organisointi	17
3.1.1 Yhteistyön organisointi	17
3.1.2 Puheenjohtajan ja liikenneturvallisuusryhmän tehtävät.....	18
3.1.3 Liikenneturvallisuustoimijan rooli	18
3.2 Työn sisältö	18
3.2.1 Vuositeemat.....	19
3.2.2 Vuotuinen liikenneturvallisuustyöryhmän toimintasuunnitelma.....	19
3.3 Toteutus ja seuranta	20
4 Toimenpide-esitykset	21
4.1 Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö	21
4.2 Kävely ja pyöräily	22
4.2.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	22
4.2.2 Jalankulun ja pyöräilyn reitit	22
4.3 Teiden ja katujen toimenpiteet.....	24
4.4 Liikenteen ohjaus	27
4.4.1 Väistämisvelvollisuudet.....	27
4.4.2 Nopeusrajoitukset.....	27
4.4.3 Liikennemerkkimuutokset	28
4.5 Piha-alueiden kehittäminen	28
4.6 Esteettömyys	29
4.7 Toimenpideohjelma	31
5 Vaikutukset	35
6 Jatkotoimenpiteet	35
7 Liitteet	36

Esipuhe

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa kehittämällä liikennenympäristöä sekä tehostamalla liikenneturvallisuuden kasvatusta, valistusta ja tiedotustyötä. Liikenneturvallisuuksuunnitelmalla pyritään kokoamaan liikenneturvallisuustyö yhdeksi kokonaisuudeksi, jotta työ olisi kattavaa, jatkuvaa ja yhteistyö eri sidosryhmien ja toimijoiden kesken mutkatonta.

Suunnitelma sisältää katsauksen Lumijoen kunnan liikenneturvallisuuden nykytilaan, liikenneturvallisuustyön organisoimismallin ja toimenpideohjelman liikennenympäristön turvallisuusongelmien parantamiseksi. Liikenneturvallisuuksuunnitelma on luonteeltaan tarveselvitys ja sen suunnittelun sekä toteutuksen aikajänne on noin kymmenen vuotta suunnitelman valmistumisesta.

Suunnitelmaluonnosta on esitelty asukkaille Ahvenmarkkinoilla Lumijoen Varjakassa loppukesällä 2013. Liikenneturvallisuustyön organisoinnin suunnitteluun on lisäksi osallistunut useita kunnan eri hallinnonalojen sekä eri sidosryhmien edustajia.

Liikenneturvallisuuksuunnitelman tilaajana ovat toimineet Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) sekä Lumijoen kunta.

Suunnittelutyön ohjaamisesta ja päätöksenteosta työn aikana on vastannut työryhmä, joka on samalla Lumijoen liikenneturvallisuusryhmä. Siihen kuuluivat:

- Tarja Jääskeläinen, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Heino Heikkinen, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Jorma Lusikka, Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
- Eino Jakkula, Lumijoen kunta
- Ari Korkala, Lumijoen kunta
- Kari Satamo, Lumijoen kunta
- Kaisu Lunnuansuu, Lumijoen kunta
- Salla Mertala, Lumijoen kunta
- Eero Kalmankoski, Liikenneturva
- Yrjö Kropsu, Poliisi

Suunnitelma on tehty Ramboll Finland Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet Erkki Sarjanoja, Minna Nikula, Minna Koukkula ja Teemu Kinnunen.

Oulussa helmikuussa 2014

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä Lumijoen kunta

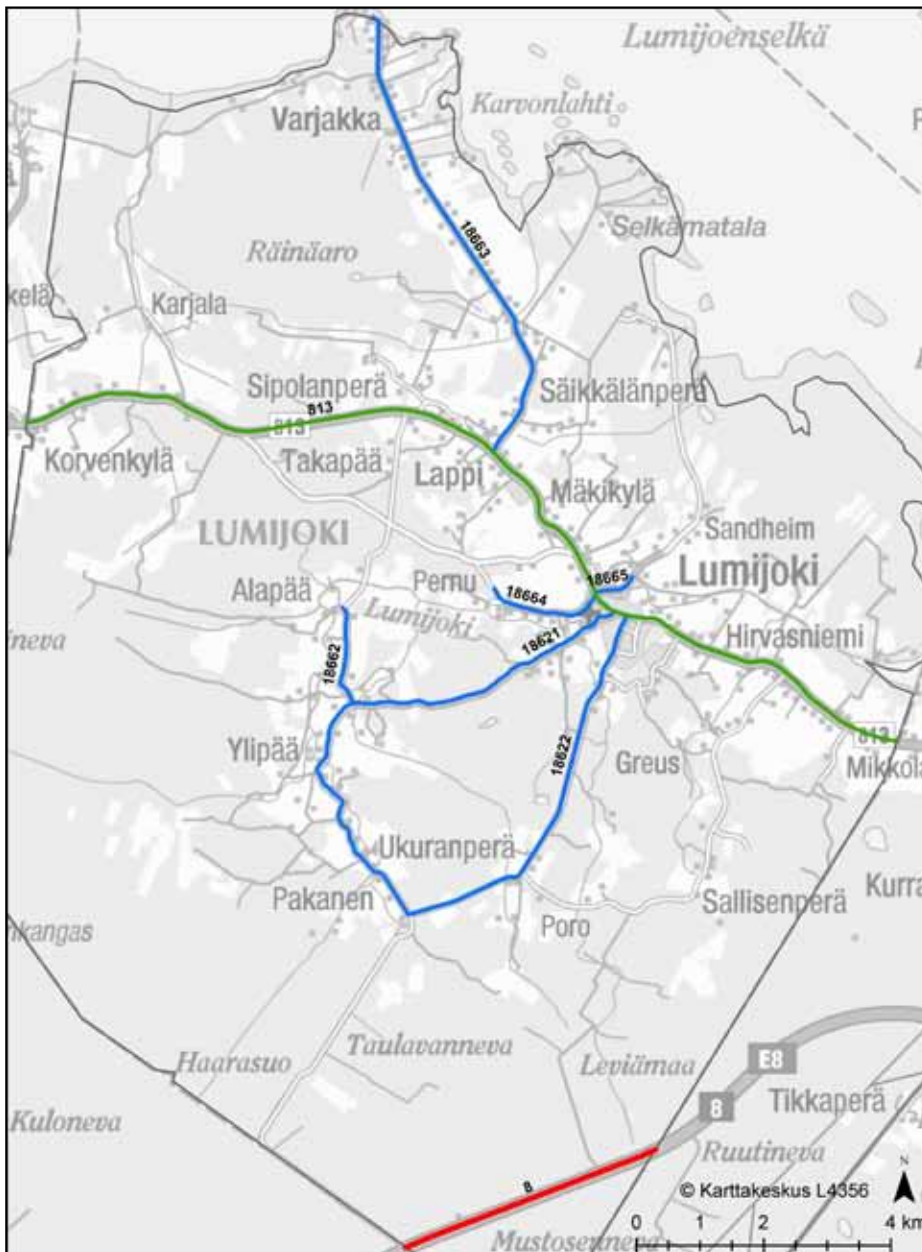
1 Nykytila

1.1 Suunnittelualue

Suunnittelualueena oleva Lumijoen kunta sijaitsee Oulun seutukunnassa Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa. Kunnan pinta-ala on noin 290 km². Lumijoella on 2 059 asukasta (31.12.2012). Kunnan asukastiheys on noin 10 asukasta/km² ja taajama-aste 85 %. Väkiluku on kasvanut tasaisesti viime vuosikymmeninä ja sama kehitys jatkuu edelleen. Viimeisen kymmenen vuoden aikana Lumijoen väkiluku on kasvanut vuodessa keskimäärin noin 30 asukkaalla.

Väkiluvun ennustetaan kasvavan tulevana vuosikymmeninä edelleen ja vuoteen 2040 mennessä Lumijoella ennustetaan Tilastokeskuksen mukaan asuvan lähes 2 500 asukasta. Tällä hetkellä Lumijoen väestörakenne on koko maan väestörakennetta selvästi nuorempi, sillä alle 15-vuotiaiden osuus väkiluvusta on Lumijoella 29,1 %, kun maassa keskimäärin vastaava osuus on 16,4 %. Niin ikään 65 vuotta täyttäneiden osuus on Lumijoella (14,9 %) koko maan osuutta (18,8 %) pienempi.

Alkutuotannon työpaikkojen osuus on Lumijoella varsin suuri, lähes neljännes (23 %), kun koko maassa vastaava luku on alle 4 %. Jalostuksen parissa työskentelee niin ikään lähes neljännes, kun taas palvelujen työpaikkojen osuus on 50 % (koko maassa 73 %).



Kuva 1. Suunnittelualue ja alueen maantiet

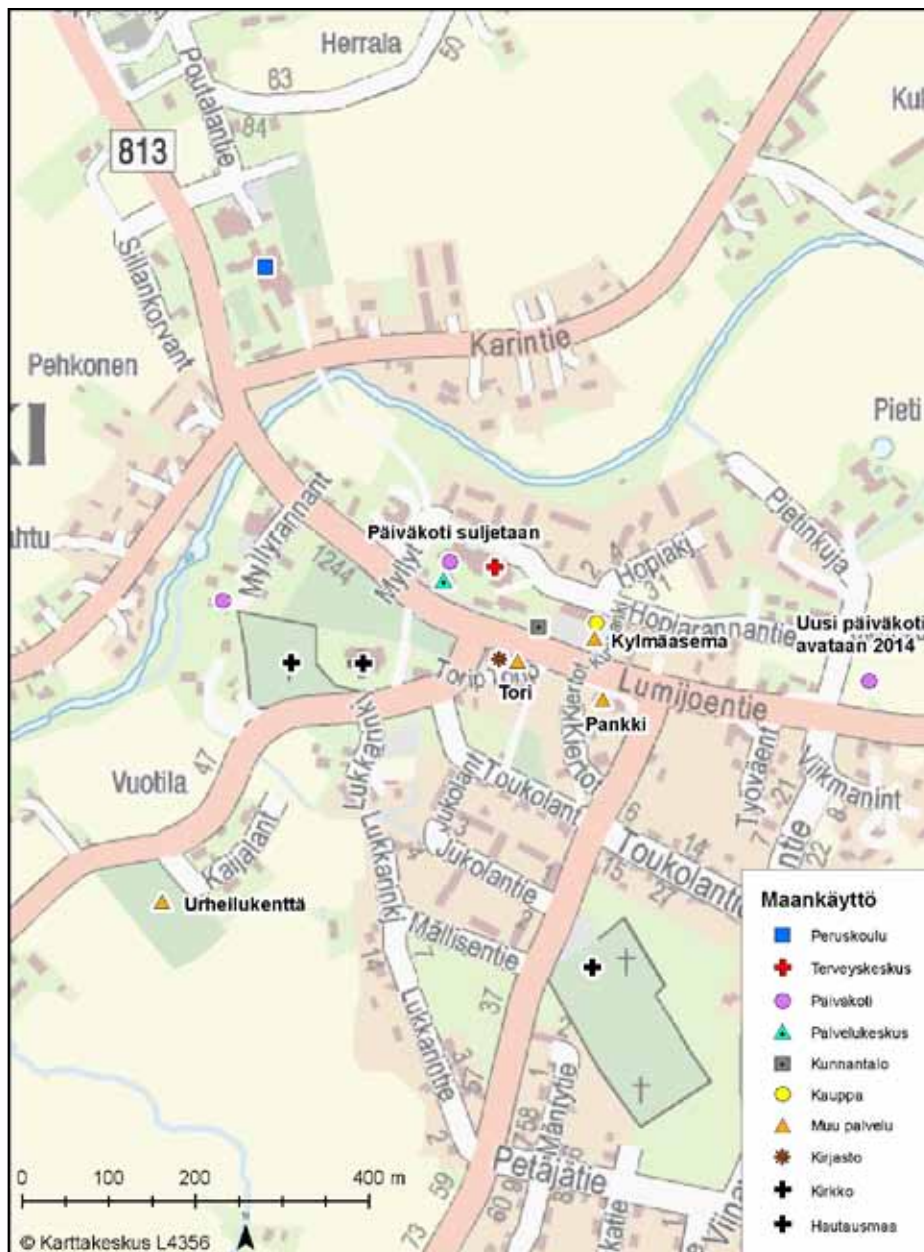
Kuntarajat ylittävää työmatkaliikennettä on eniten Lumijoen ja Oulun välillä. Seuraavaksi eniten Lumijoelta käydään naapurikunnista töissä Limingassa, Kempeleessä ja Raahessa. Lumijoelle eniten pendelöijä tulee Siikajoelta, Oulusta ja Limingasta.

1.2 Maankäyttö ja kaavoitus

Lumijoen maankäytön suunnittelua ohjaa Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava, joka on tullut lainvoimaiseksi 2006. Maakuntakaavaa ollaan uudistamassa. Oulun seudulla on voimassa myös Oulun seudun yleiskaava 2020, joka on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa kunnan asemakaavaa sekä ryhdyttä-

essä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämisessä. Paikallisesti kaavoitusta ohjataan yleis-, osayleis- ja asemakaavojen avulla. Oulun seudulla on tehty myös maankäytön ja liikenteen aiesopimus, jonka tavoitteena on edistää Oulun seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän vuorovaikutteista kehittämistä yhteisesti sovittujen tavoitteiden saavuttamiseksi. Sopimuksen tavoitteena on varmistaa sellaisen liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden toteutuminen, joilla on useita rahoittajia ja jotka vaikuttavat positiivisesti liikennejärjestelmän toimivuuteen.

Palvelut sijaitsevat kunnan keskustaajamassa, jossa suuri osa väestöstä asuu. Asutus on vuosien varrella laajentunut kuitenkin jonkin verran myös maanteiden varsille.



Kuva 2. Lumijoen taajama

1.3 Liikenneverkko

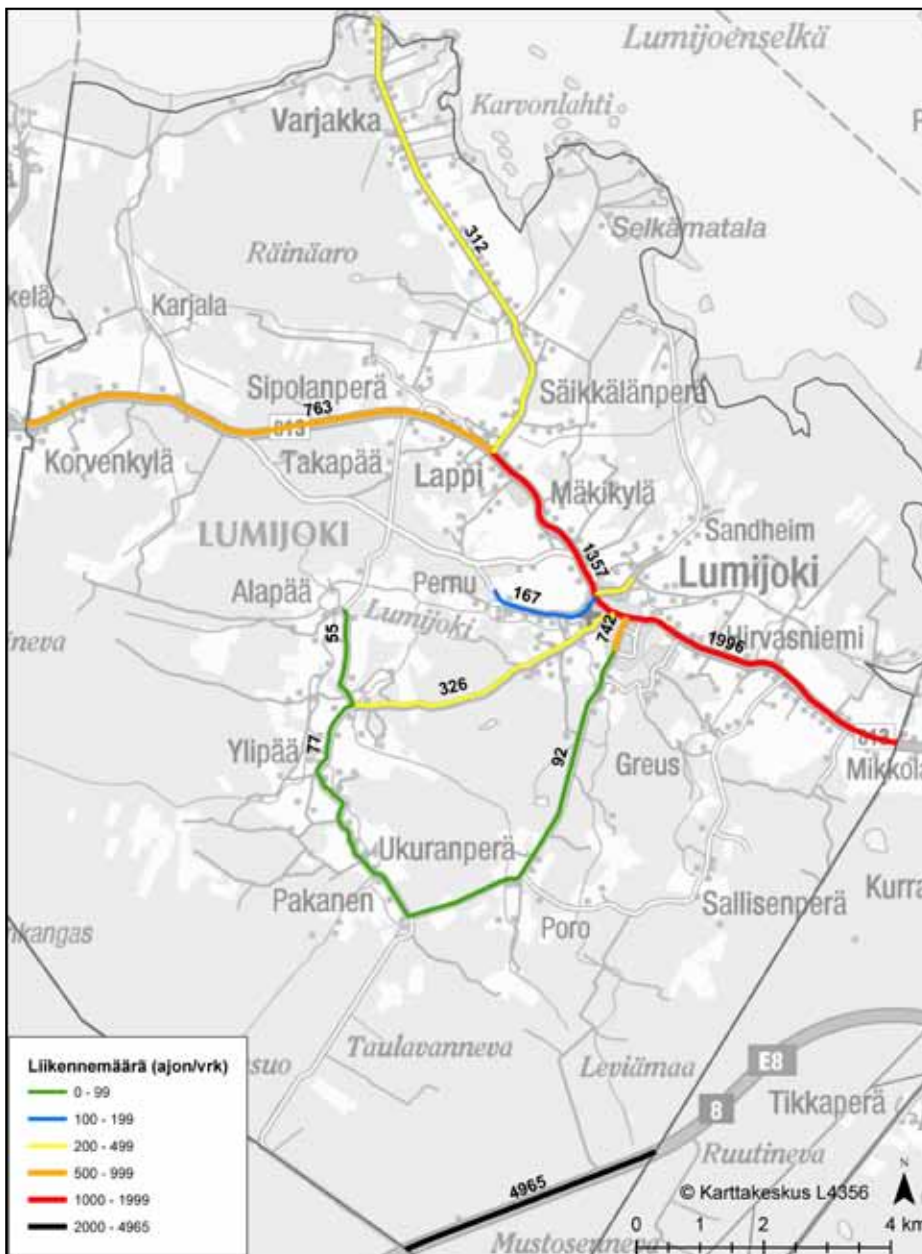
Lumijoen tärkein liikenneväylä on kunnan itä-länsi-suuntaisesti halkaiseva maantie 813 (Pattijoki-Liminka), joka kulkee myös keskustaajaman läpi. Muita merkittäviä väyliä ovat kunnan eteläosassa kulkeva valtatie 8 (Turku-Oulu), Lapinkylästä Varjakkaan menevä mt 18663 (Lumijoen Varjakka), keskustasta lähtevät mt 18665 (Kari), mt 18664 (Kankaanpää), mt 18621 (Lumijoen Ylipää) ja mt 18622 (Ukura).

Suurin liikennemäärä Lumijoen kunnan alueella on valtatiellä 8, jossa keskimäärin kulkee hieman vajaa 5 000 ajon/vrk. Lumijoen keskustasta Limingan suuntaan liikennemäärä on 2 000 ajon/vrk ja Lapinkylän suuntaan 1 360 ajon/vrk. Seuraavaksi eniten liikennettä on Lapinkylältä Pattijoen suuntaan ja Uku-

raan menevän tien alkuosassa, molemmissa noin 750 ajon/vrk.

Taajaman pääväylä on mt 813 (Lumijointie), joka kulkee keskustaajaman läpi ja jonka varrelle sijoittuvat useimmat palvelut. Kevyen liikenteen väylä kulkee taajamassa koko matkan mt 813 varressa. Kevyen liikenteen väylä jatkuu Varjakantien liittymästä Limingan taajamaan. Muualla keskustassa on vain lyhyitä kevyen liikenteen lähiväyliä asuinalueiden välillä ja keskustasta koulukeskukselle johtava. Tievalaistus on rakennettu kaduille, taajamassa maanteille sekä taajaman ulkopuolella suurimpien maanteiden varteen (pl. valtatie 8).

Taajamassa nopeusrajoitus on katuverkolla 40 km/h. Maanteilla taajamassa nopeusrajoitukset ovat yleisesti 50–60 km/h. Maanteilla taajamien lähei-



Kuva 3. Keskimääräinen vuorokausiliikenne maanteilla

sydässä nopeusrajoitus on pääosin 60 km/h, muual-
la 80 km/h. Valtatiellä ja maantiellä 813 Lapinkylältä
Pattijoen suuntaan nopeusrajoitus on 80 km/h. Ha-
ja-asutusalueella on pääosin voimassa yleisrajoitus
80 km/h. Kylien ja muiden asutustihentyminen kohdal-
la nopeusrajoitus on alempi.

1.4 Liikenneonnettomuudet

Lumijoen tieliikenneonnettomuusaineisto perustuu
ELY-keskuksesta saatuihin poliisin tietoon tullessiin
onnettomuuksiin. Tarkastelussa oli mukana 2003–
2012 onnettomuusaineisto. Se koostuu maanteiden
ja katujen onnettomuuksista. Lumijoella on tarkaste-
lujaksolla tapahtunut 82 onnettomuutta, joista 1 johti
kuolemaan, 19 loukkaantumisiin ja 62 omaisuusvah-
inkoihin.

Onnettomuuksien vuosittainen määrä on ollut
Lumijoella selvästi laskeva tarkasteluajanjaksolla, sil-
lä jakson alussa Lumijoella tapahtui 15 onnettomuutta
vuodessa ja vuonna 2012 vain neljä onnettomuutta.
Onnettomuuksien määrä lähes puolittui vuoden 2006
jälkeen ja uudelleen vuoden 2008 jälkeen. Myös hen-
kilövahinko-onnettomuuksien määrä on ollut laskeva,
tosin niiden määrä ei ole laskenut yhtä voimakkaasti.
Lumijoella tapahtui loukkaantumiseen johtaneita on-
nettomuuksia vuosina 2007–2011 selvästi vähemmän
kuin Pohjois-Pohjanmaalla ja koko maassa keskimää-
rin. Koko maassa ja Pohjois-Pohjanmaalla on koko-
naislonnettomuusmäärä 1 000 asukasta kohden ollut
laskeva samalla ajanjaksolla, Lumijoella lasku on ollut
vielä jonkin verran voimakkaampaa.

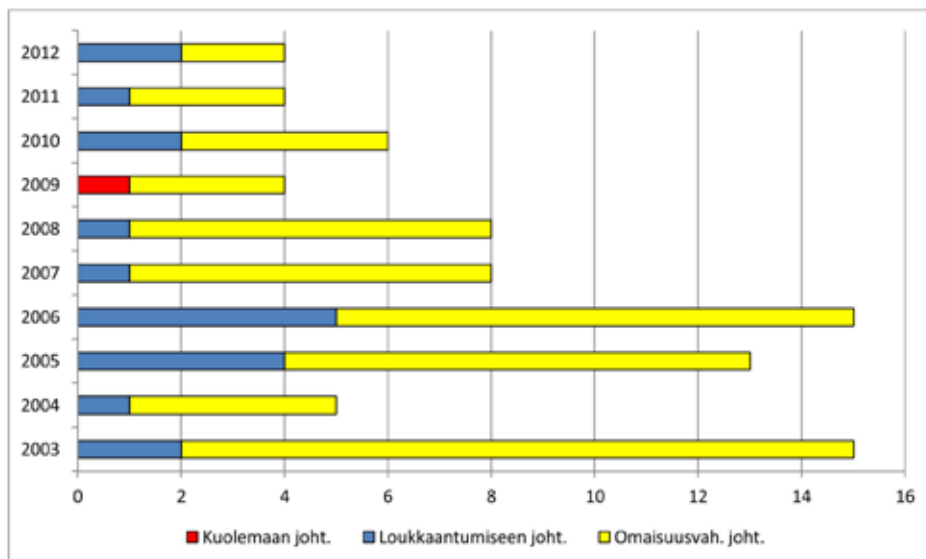
Eniten liikenneonnettomuuksia Lumijoella tapah-
tui myöhään syksyllä ja alkutalvesta (loka-joulukuu).
Onnettomuusmäärät ovat Lumijoella kuitenkin niin
pieniä, että vaihtelut vuosien välillä ovat suuria.
Viikonpäivistä eniten onnettomuuksia tapahtui perjan-
taisin. Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia
tapahtui eniten silloin, kun kokonaislonnettomuusmää-
rätkin olivat suurimpia. Vuorokaudenajoista eniten on-
nettomuuksia on sattunut iltaisin, onnettomuuspiikin
ollessa klo 18–19. Onnettomuuksia on tapahtunut
kuitenkin varsin tasaisesti vuorokauden aikana, aino-
astaan aamuyöllä on tapahtunut keskimääräistä vä-
hemmän onnettomuuksia.

Valtaosa Lumijoella sattuneista onnettomuuksista
oli yksittäisonnettomuuksia (46 %). Seuraavaksi
eniten sattui hirvionnettomuuksia (15 %) ja muita
onnettomuuksia (10 %), joihin tilastoituvat mm.
pysäköintialueilla sattuneet liikenneonnettomuudet.
Määrällisesti eniten henkilövahinkoja tapahtui yksit-
täisonnettomuuksissa, mutta onnettomuusmäärään
suhteutettuna seurauksiltaan vakavimpia olivat polku-
pyöräonnettomuudet ja mopo-onnettomuudet, joissa
ensimmäiseksi mainituista kaikki johti henkilövahin-
koon ja jälkimmäisistä puolet.

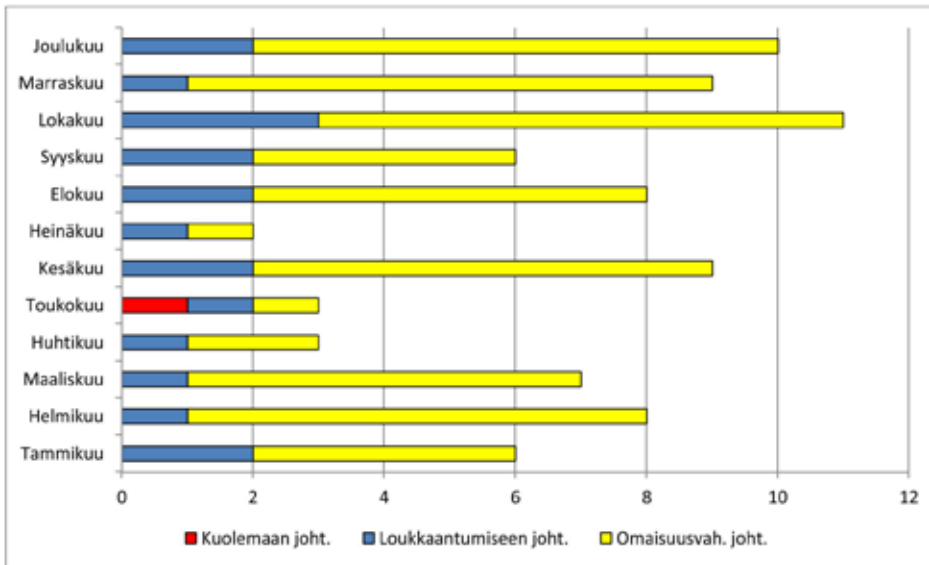
Onnettomuuksissa mukana olleiden ikäjakaumasta
nousee esiin nuorten suuri osuus, sillä nuorille aikui-
sille on tapahtunut paljon onnettomuuksia. Erityisesti
18-vuotiaiden kohdalla on havaittavissa selvä onnet-
tomuuspiikki. Usein nuorille sattuneet onnettomuudet
johtivat myös henkilövahinkoon. Sen sijaan iäkkäille ei
ole tapahtunut Lumijoella paljoa onnettomuuksia.

Onnettomuudet ovat sattuneet vilkkaimmilla tie-
osuuksilla. Haja-alueelta ei löydy selkeitä onnettomuus-
kasaumia.

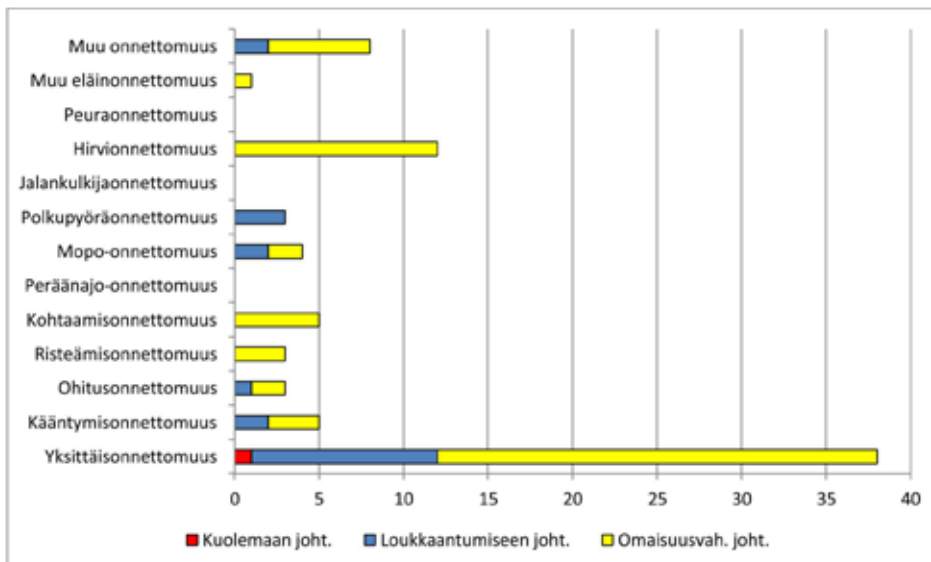
Taulukko 1. Lumijoen liikenneonnettomuudet vuosina 2003 - 2012



Taulukko 2. Liikenneonnettomuudet kuukausittain vuosina 2003 - 2012



Taulukko 3. Liikenneonnettomuudet onnettomuusluokittain vuosina 2003 - 2012



Lumijoella onnettomuuksiin joutuneista 8 % oli ollut alkoholin alaisena, mikä on jonkin verran vähemmän kuin koko maassa keskimäärin (14 %).

Onnettomuusanalyysin perusteella liikenneturvallisuuksien parantamisen keskeisimpiä haasteita ovat:

- yksittäisonnettomuuksien määrän vähentäminen ja vakavuuden lieventäminen
- eläinonnettomuuksien vähentäminen
- polkupyörä ja mopo-onnettomuuksien vähentäminen ja vakavuuden lieventäminen
- nuorten liikenneonnettomuuksien määrän vähentäminen ja vakavuuden lieventäminen

Liikenneonnettomuuksien kustannuksia yhteiskunnalle voidaan karkeasti arvioida onnettomuuksien yksikkökustannusten perusteella. Tieliikenteen onnettomuuskustannukset määritetään onnettomuuksien

yksikkökustannuksien perusteella (lähde: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010). Nykyisin liikenneonnettomuuksien yksikkökustannukset ovat kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 2 364 000 €, loukkaantumiseen johtaneissa onnettomuuksissa 351 000 € ja omaisuusvahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa 2 950 €. Lumijoella sattuneiden onnettomuuksien kustannukset yhteiskunnalle ovat olleet keskimäärin 0,9 miljoonaa euroa vuodessa, josta kunnan osuus on ollut noin 161 000 euroa vuodessa.

1.5 Kyselyt

Liikenneturvallisuuksien suunnitelman aikana järjestettiin alueen asukkaille ja koululaisille vuoropuhelua lisäävä

mielipidekysely. Kysely järjestettiin huhti-toukokuussa 2013 ja se toteutettiin Internetin avulla. Asukkaille annettiin mahdollisuus vastata kyselyyn myös paperilomakkeella kunnan kirjastossa.

Asukaskyselyyn vastasi 75 lumijokista. Yleensä vastaajat olivat työikäisiä ja henkilöautolla liikkuvia. Noin 40 % vastaajista piti Lumijoen liikenneturvallisuuden tilaa melko hyvänä tai erittäin hyvänä. Myös esteettömyyden näkökulmasta keskustaa pidettiin melko hyvänä tai erittäin hyvänä. Autoilijoiden kannalta merkittävimmät liikenneturvallisuutta heikentävät tekijät olivat vastaajien mukaan ylinopeudet, huonot näkemät liittymäalueilla sekä teiden ja katujen huono kunnossapito.

Koululaiskysely oli suunnattu peruskoululaisille. Lumijoella kyselyyn vastasi 145 koululaisista, joka oli noin 40 % kunnan peruskoululaisista. On syytä huomata, että osa oppilaista on vastannut kotona vanhempien avustuksella. Siten kotona tehty vastaus voi kattaa useamman kuin yhden lapsen "mielipiteen". Vastanneista koululaisista suuri osa kulkee polkupyörällä koulussa ja vapaa-ajan matkoilla. Vastaajien mielestä liikenneturvallisuudentila on melko hyvä tai erittäin hyvä (n. 60 %) kuin myös esteettömyydentila.

1.6 Kevyt liikenne ja mopoilu

Kevyen liikenteen pääväylä sijaitsee mt 813 varressa. Kevyen liikenteen väylä on yhtenäinen koko Lumijoki – Liminka yhteysväylällä. Lisäksi taajamarakenteen sisällä on koulumatkaliikenteelle tärkeitä kevyen liikenteen yhteyksiä mm. Viinavuorentieltä Petäjätielle sekä Hopiarannantieltä koululle.

Asukaskyselyssä kevyen liikenteen suurimmat ongelmat koettiin olevan autoilijoiden suuret ajonopeudet, liikennesääntöjen noudattamatta jättäminen, kevyen liikenteen väylän puutteet, vaaralliset liittymäalueet sekä huono kevyen liikenteen väylien kunnossapito.

Koululaiskyselyssä esiin nousi vastaajien heikko pyöräilykypärän käyttöaste. Vastaajista vain noin 30 % käyttää aina pyöräillessään pyöräilykypärää. Tulos on huolestuttavan matala muihin kuntiin verrattuna.

Lähtökohtaisesti mopoilu on kielletty kevyen liikenteen väylillä. Kevyen liikenteen väylät onkin yleensä suunniteltu jalankulun ja pyöräilyn lähtökohdista, eikä niissä ole huomioitu mopoilijoiden ajonopeuksia eikä tilantarvetta. Väylän ylläpitäjä voi joissakin tapauksissa sallia mopoilun väylällä.

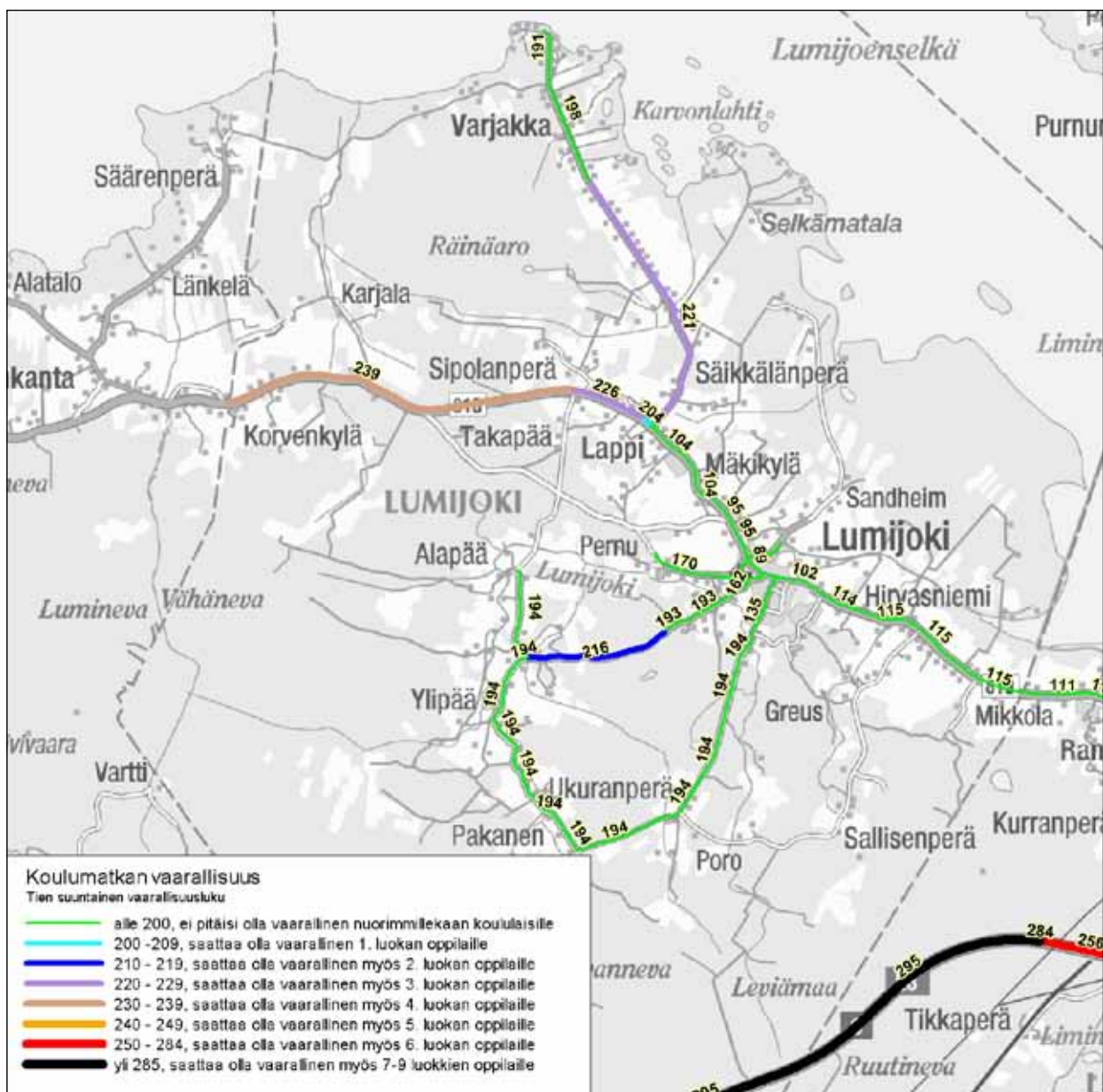
Lumijoella mopoilu on ohjattu suurelta osin pois kevyen liikenteen väyliltä katujen ja teiden ajoradoille. Mopoilu on sallittu ainoastaan taajaman ulkopuolella Limingan suuntaan. Uudistus on vähentänyt tapahtuneiden onnettomuuksien määrää, jossa mopo on osallisena. Asukaskyselyyn vastanneet olivat tyytyväisiä uudistukseen ja suurin osa vastaajista piti nykytilannetta hyvänä. Vastaajista kumminkin noin 20 % ei sallisi mopoilua missään kevyen liikenteen väylillä.

1.7 Koulumatkojen turvallisuus

Jalan ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida niin sanotulla koulu-liitu-menetelmällä. Menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella tieosuuksittain indeksiluvun eli riskiluvun, joka kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan ELY-keskuksen tierekisteristä, ja se huomioi muun muassa liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen ja kevyen liikenteen väylät. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa tieosuutta voidaan pitää.

Menetelmä huomioi vain tien ja liikenteen ominaisuuksia, ei koululaisten kykyä selviytyä liikenteessä, eikä koulumatkan pelottavuutta esimerkiksi petojen takia. Menetelmän avulla pystytään määrittämään tieosuuksien keskinäinen järjestys vaarallisuuden suhteen. Näin eri alueilla asuvat koululaiset voidaan asettaa tasavertaiseen asemaan ratkaistaessa koulukuljetuksia.

Koululiitun riskiluvuille on määritetty valtakunnalliset raja-arvot, joiden perusteella koulureitin turvallisuutta eri-ikäisten oppilaiden osalta voidaan arvioida. Niiden määrittelyssä ovat olleet mukana mm. eri kunnat, Liikenne- ja viestintäministeriö ja Kuntaliitto.



Kuva 4. Koululiitu-laskelman tulokset 2013

1.8 Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet

Tämän suunnitelman laadinnassa on käytetty taustatietona seuraavia Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen laatimia selvityksiä. "Oulun tiepiirin kevyen liikenteen verkon tarveselvitys", "Oulun tiepiirin liittymien toimintapideselvitys", "Oulun tiepiirin valaistuksen toimintalinjat ja kehittämistarpeet" ja "Oulun tiepiirin pääteiden leveys 2030" sekä Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen ja Lumijoen kunnan teettämiä suunnitelmia Lumijoen tien perusparannuksesta. Lisäksi työn aikana on huomioitu Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategia vuodelta 2012 ja Oulun seudun kevytliikennestrategia vuodelta 2007 ja Oulun seudun palvelutasosuunnitelma vuodelta 2007.

1.9 Aloitteet ja maastotarkastelut

Suunnittelun taustaksi on käyty läpi kuntaan ja ELY-keskukseen tulleet liikenneturvallisuusaloitteet viimeisten vuosien ajalta. Konsultti on käynyt yhdessä tienpitäjien edustajien kanssa tutustumassa maastossa niin taajamien kuin haja-alueen ongelmakohteisiin.

Lumijoen keskustassa järjestettiin 26.8.2013 ns. esteettömyyskävely. Taajamien tärkeimmät reitit käytiin läpi käyttäjien kanssa. Esteettömyyskävelyn tarkoituksena on selvittää, että liikkumisympäristö on sopiva kaikille. Esteettömyys on laaja kokonaisuus, johon sisältyy liikkumisympäristön lisäksi palvelujen saatavuus, välineiden käytettävyys, tiedon ymmärret-

tävyys ja mahdollisuus osallistua itseään koskevaan päätöksentekoon. Tässä hankkeessa keskityttiin liikkumisympäristön tarkasteluun. Esteettömyyskävelystä ja sen tuloksista tarkemmin kohdassa 4.7.

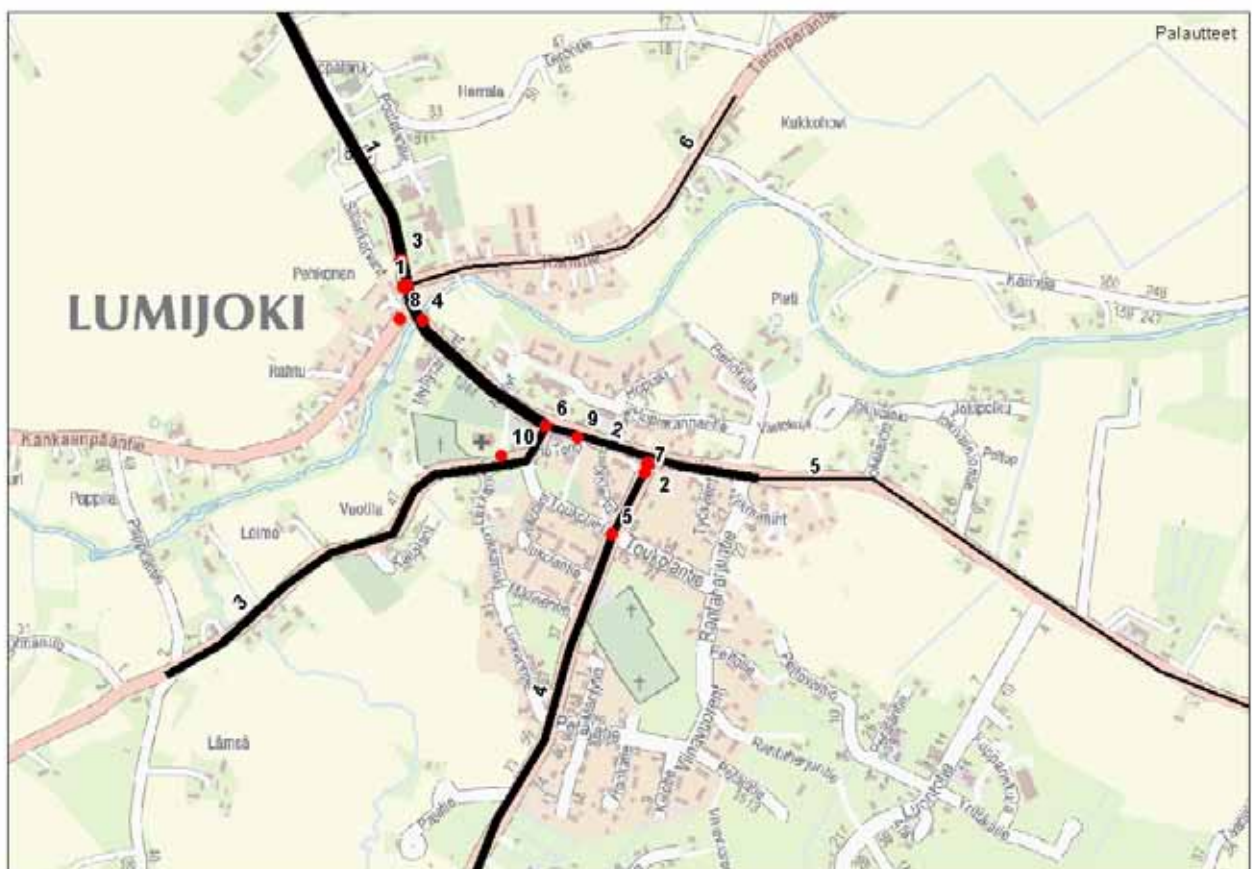
1.10 Yhteenveto nykytilanteesta

Nykytilan yhteenveto on laadittu maankäytön, kyselyjen, onnettomuustietojen ja maastokäyntien perusteella. Nykyisen näkemyksen perusteella ongelmallimmat paikat keskittyvät mt 813 Pietinkujan ja Putalantien väliselle alueelle sekä korkeisiin ajonopeuksiin ja näkemäpuutteisiin. Lumijoella on kevyen liikenteen väylän yhteyspuutteita Ylipääntiellä, Karintiellä, Luontotiellä, Hoijakkaperällä, Petäjätiellä, Ukuranperäntiellä, Pietinkujalla sekä Viinavuorentieltä Ukuranperäntielle, kirjastolta Toukolantielle, kirkolta Lukkarintielle ja kaupalta Hopiarannantielle. Yhteyspuute on tarkemmin kuvattu luvussa 4.2.

Esteettömyyden kannalta ongelmat keskittyvät turvattomiin risteyskohtiin sekä korkeisiin reunakiviin ja epätasaisiin päällysteisiin. Risteysalueiden ongelmat nousivat esille myös asukaskyselyssä. Vaarallisimmaksi liittymäksi koettiin Lumijoen tien ja Karintien

liittymä. Kaikista vaarallisimmaksi tieosuudeksi koettiin Lumijoen tien Rantaharjuntien liittymästä Siikajoelle päin. Kuvassa 5 on esitetty kyselyssä eniten mainintoja saaneet kohteet.

Onnettomuudet ovat viimeisen kymmenen vuoden aikana sattuneet pääsääntöisesti Lumijoen tiellä. Selkeitä onnettomuuskasaumia ei kumminkaan ole. Kaikki kolme loukkaantumiseen johtanutta kevyen liikenteen onnettomuutta on tapahtunut pääkoulureitin varrella Lumijoen tiellä. Näistä kaksi on tapahtunut Karintien liittymän tuntumassa. Onnettomuuskartat ovat esitetty liitteessä 1.



Kuva 5. Asukaskyselyssä esiinnousseet liikenneturvallisuutta heikentävät liittymät ja tieosuudet (1 = eniten mainintoja saanut kohde)

2 Tavoitteet

Liikenneturvallisuusasiain neuvottelukunta on luovuttanut liikenne- ja viestintäministeriölle valtakunnallisen Tavoitteet todeksi - Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014 -suunnitelman, jossa on esitetty pitkän ajan liikenneturvallisuusvisio: tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämiselle siten, että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on Suomessa enintään 136 ja loukkaantuneita on enintään 5 750. Suunnitelman keskeiset toimet ovat:

- ajokuntoon vaikuttaminen rattijuopumuksia vähentämällä, ajoterveyden arviointia kehittämällä ja väsyneenä ajamista vähentämällä
- liikennekäyttäytymisen parantaminen nopeusrajoitusten noudattamista ja turvalaitteiden käyttöä tehostamalla sekä nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttamalla
- taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen rauhoittamalla taajamaliikennettä
- maanteiden turvallisuuden parantaminen, erityisesti kuolemien torjunta pääteillä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut Kävelyn ja pyöräilyn strategia 2020:n. Siinä korostetaan, että kevyt liikenne on oltava osa yhdyskuntasuunnittelua, liikennesuunnittelua ja kaavoitusta. Tavoitteena on lisätä kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20 % ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta, motivointia ja esimerkkejä vaikkapa kunnan työntekijöiltä. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Tämän suunnitelman yksi tärkeä painopiste on jalankulun ja pyöräilyn edistäminen. Lumijoella etäisyydet ovat jalankululle ja pyöräilylle ihanteelliset, ja lisäksi valtaosa kevyen liikenteen tärkeimmistä reiteistä on jo olemassa. Kevyen liikenteen edistämisen yksi osatekijä on esteettömyyden lisääminen.

Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus on laatinut Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuussuunnitelman 2011–2014 vuonna 2011. Sen tavoitteet pohjautuvat valtakunnallisiin tavoitteisiin ja paikallisiin

lähtökohtiin. Suunnitelmassa on asetettu toiminnalliseksi tavoitteiksi liikenneturvallisuustyön toimijamallin kehittäminen ja sen jalkauttaminen kaikkiin kuntiin. Toisena toiminnallisena tavoitteena on tutkimustyön edistäminen alueellamme. Maakunnallisessa suunnitelmassa esitetyt liikenneturvallisuustyön periaatteet ovat: ”tukea on tarjolla”, ”yhdessä uusia avauksia”, ”pienistä virroista kasvaa suuri joki” ja ”laajalla rintamalla”. Paikalliselle (kuntakohtaiselle) liikenneturvallisuustyölle annetaan tukea ja jaetaan osaamista liikenneturvallisuustoimijan kautta. Työtä pyritään tekemään poikkihallinnollisesti, jottei innovatiivisuutta sammuteta hallinnollisella sektorijattelulla.

Paikallisten olosuhteiden, nykytila-analyysin ja valtakunnallisten tavoitteiden ja strategioiden perusteella liikenneturvallisuustyön tavoitteet Lumijoella ovat:

- henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen, tavoitteena nolla kuolonkolaria
- liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä
- liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen, miellyttävien liikennekokemusten lisääminen
- jalankulun ja pyöräilyn edistäminen
- toimivan liikenneturvallisuustyön ohjaus- ja seurantarajärjestelmän luominen.

Näiden tavoitteiden pohjalta keskitytään lähivuosien aikana seuraaviin tehtäviin:

- liikenneturvallisuusryhmän toiminnan jatkamiseen, toiminnan painopisteinä nuoret ja iäkkäät
- rahoituksen ja työresurssien varmistamiseen
- kevyen liikenteen olosuhteiden parantamiseen (verkon täydentäminen, risteysjärjestelyt ja kunnossapidon tason varmistaminen)
- yksittäisonnettomuuksien määrän vähentämiseen ja vakavuuden lieventämiseen
- polkupyörä ja mopo-onnettomuuksien vähentämiseen ja vakavuuden lieventämiseen
- nuorten liikenneonnettomuuksien määrän vähentämiseen
- liikkumisen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseen.

3 Liikenne- turvallisuustyö

3.1 Liikenneturvallisuustyön organisointi

Liikenneturvallisuustyön suunnitelman taustana ovat olleet liikenneturvallisuustilanne ja aiemmat kokemukset. Suunnitelman laatimisessa tukena ovat olleet kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokemukset sekä liikenneturvallisuustyön kysely. Laaditussa suunnitelmassa on esitetty malli liikenneturvallisuusryhmän toiminnasta ja organisoinnista sekä esitetty pohja yhden vuoden toiminnan suunnitelmaksi.

3.1.1 Yhteistyön organisointi

Lumijoen liikenneturvallisuusryhmä on vahvistettu vuoden 2013 aikana suunnitteluprosessin käynnistyessä ja ryhmä on osallistunut kunnan liikenneturvallisuussuunnitelman laadintaan. Kunnalliset liikenneturvallisuusryhmät toimivat joko itsenäisinä hallintokuntien yhteistyöhön perustuvina työryhminä tai kunnanhallituksen nimeäminä työryhminä, jotka raportoivat työstään kunnanhallitukselle ja tuovat liikenneturvallisuuskysymykset käsittelyyn. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa tulevaisuudessa tehtävästä liikenneturvallisuustyöstä. Liikenneturvallisuusryhmässä on edustus kaikista hallintokunnista sekä tarvittavista sidosryhmistä.

Kokoonpano on hyvä rakentaa aktiivisten toimijoiden varaan. Perustana on hyvä huolehtia, että liikenneturvallisuustyössä mukana on teknisen toimen,

koulutoimen, iäkäspuolen ja alle kouluikäisten edustus. Lumijoen liikenneturvallisuusryhmä:

- Eino Jakkula
- Ari Korkala
- Kari Satamo
- Eija Tuomi
- Kaisu Luonuansuu
- Salla Mertala

Sidosryhminä työhön osallistuvat:

- Eero Kalmakoski, Liikenneturva
- Tarja Jääskeläinen, ELY-keskus

Kuntien liikenneturvallisuustyö on osa laajempaa kokonaisuutta. Pohjois-Pohjanmaalla työtä ohjaa Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun liikenneturvallisuusryhmä, joka käsittelee liikenneturvallisuustilannetta ja kunnista tulevaa palautetta sekä asettaa tavoitteet tehtävälle työlle. Kuntien ryhmät puolestaan seuraavat liikenneturvallisuustilannetta ja palautetta oman kunnan alueelta ja välittävät esityksiä maakunnalliselle ryhmälle. Kuntien ryhmät ovat taso, jossa parhaiten pystytään kuntalaiset tavoittamaan ja saamaan vaikuttavuutta tehtävään työhön.

Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategia ”Tuumailusta Tekemiseen” ohjaa Oulun seudun kuntien liikenneturvallisuustyötä. Strategiassa suositellaan, että kunnat laativat yhdessä liikenneturvallisuustoimijan kanssa toimintasuunnitelman. Vuonna 2013 tavoitteena on laatia kuntakohtainen toimintasuunnitelma jokaiseen seudun kuntaan ja organisoida sekä nimetä eri toimialojen yhteinen liikenneturvallisuusryhmä. Toimintasuunnitelman tulee olla 1-2 sivua pitkä ja käsitellä kunnan vuosittaiset tavoitteet sekä toimintasuunnitelma vuosille 2014–2015.

Liikenneturvallisuustyö on osa Oulun seudun liikennejärjestelmätyötä, josta vastaa liikennejärjestelmätyöryhmä. Työ on sisällytetty osaksi MALPE-aiesopimusta. Työn edistymistä seurataan myös tätä kautta.



Kuva 6. Liikenneturvallisuustyön toimijat

3.1.2 Puheenjohtajan ja liikenneturvallisuusryhmän tehtävät

Liikenneturvallisuustyön tarkoitus ei ole, että muutama hengen ryhmä yksin tekee kaiken liikenneturvallisuustyön. Ryhmän tehtävä on koordinoida työtä ja edelleen delegoida työtä tehtäväksi eri yksiköissä. Liikenneturvallisuustyö on nivottavissa helposti osaksi jokapäiväistä työtä. Koulu-, päivähoito- ja teknisellä puolella liikenneturvallisuustyö edesauttaa oman työn tekemistä. Liikenneturvallisuustoimija pystyy merkittäväällä panoksella tukemaan ryhmien puheenjohtajien toimintaa. Oma tehtäväkenttänsä on ryhmän puheenjohtajalla, sihteerillä (toimija) ja hallintokuntien edustajilla.

Puheenjohtajan (yhdyshenkilön) tehtäviä liikenneturvallisuustyössä ovat:

- Toimia liikenneturvallisuusryhmän puheenjohtajana.
- Toimia yhdyshenkilönä ja välittää tietoa liikenneturvallisuusryhmän sekä seudullisen (Oulun seudun) ja alueellisen (Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun) liikenneturvallisuusryhmien välillä.
- Toimia hallintokuntaedustajien tukihenkilönä.

Hallintokuntien edustajien tehtäviä liikenneturvallisuustyössä ovat:

- Osallistua hallintokuntansa edustajana liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin.
- Välittää tietoa (sisäiset tapaamiset, sähköposti) liikenneturvallisuusryhmän ja oman hallintokunnan välillä työn seurannasta, koulutuksesta, tapahtumista.
- Vastata hallintokunnan liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmasta yhdessä toimijan kanssa.
- Varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuustyölle.

Toimijan / sihteerin tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Kokouksien valmistelu tehtävät sekä kutsut ja muistiot.
- Tiedottaa kunnan liikenneturvallisuustyöstä sisäisesti ja ulkoisesti.
- Toimia liikenneturvallisuustyön tukihenkilönä.
- Koordinoida tapahtumapäivien järjestelyissä.
- Koulutus ja materiaalihankintojen tukeminen.
- Seurannasta vastaaminen.

3.1.3 Liikenneturvallisuustoimijan rooli

Tavoitteena on että, Oulun seudulla liikenneturvallisuustoimija on asiantuntija ja toiminnan organisoiija. Toimijan vastuulle kuuluu liikenneturvallisuusryhmien toiminnan ylläpitäminen. Toimija pystyy tarjoamaan alueellisesti yhteisiä palveluita kunnille, mutta toiminnassa mukana olevat kunnat voivat myös sopia tarpeiden mukaan räätälöidyistä palveluista. Kunnat toivovat toimijasta koordinaattorin kaltaista tietopankkia ja työn ylläpitäjää tukemaan kuormitettua kuntaorganisaatiota. Tiedotuksen, tapahtumien, koulutuksen organisointi tehostuu ja toisaalta työn seuraamiseen kuluva työpanos pystytään optimoimaan.

3.2 Työn sisältö

Liikenneturvallisuusryhmän työ ohjaa kunnan liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan on hyvä noudattaa tiettyä vuosikierrosta, jossa eri tehtäville on varattu sijansa vuosikierrossa. Liikenneturvallisuusryhmien on hyvä kokoontua 2-3 kertaa vuodessa. Tärkein kokousajankohta on alkuvuosi, jolloin pystytään tekemään tuoreeltaan katsaus menneeseen ja voidaan sen perusteella suunnitella alkaneen vuoden liikenneturvallisuustyö. Myös seudullinen ohjaus tukee tätä kokousta. Toisista tärkein kokousajankohta on syys (syys-lokakuu), jolloin voidaan vaikuttaa mm. kunnan budjettivalmisteluun. Tässä kokouksessa on hyvä käydä läpi liikenneympäristön parantamistarpeet. Muut vuosikierrossa esitetyt kokoukset tukevat näitä ajankohtia ja mahdollistavat esimerkiksi tapahtumien tarkemman suunnittelun ja aloitteiden tarkemman käsittelyn. Alkukesän kokous olisi ajallisesti hyvä esimerkiksi liikkumisen ohjauksen teemojen käsittelyyn.

Liikenneturvallisuusryhmien työtä on toivottu laajennettavan ennen muuta liikkumisen ohjauksen suuntaan. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käytön edistäminen ja näiden kulkutapojen ongelmien ratkaiseminen koettiin tärkeiksi tehtäviksi liikenneturvallisuusryhmälle. Samoin liikkumisen ohjauksen teemat kuten liikkumisen ympäristövaikutukset sekä palveluverkon kysymykset ovat tärkeitä teemoja.

Varahenkilöt olisivat tärkeitä työn jatkuvuuden kannalta, sillä yhden kokouksen poisjäänti voi tietää vuoden taukoa jonkin sektorin osallistumiseen. Sen sijaan jäsenten vaihtuvuus ei ole itseisarvo. Liikenneturvallisuustyö vaatiikin työstä kiinnostuneita ja siihen

sitoutuneita henkilöitä jolloin pysyvyys voidaan nähdä etuna.

3.2.1 Vuositeemat

Seudullisesti on sovittu vuosien 2014 ja 2015 liikenneturvallisuustyön teemat. Kuntien liikenneturvallisuusryhmien toivotaan rakentavan toimintasuunnitelmat näiden teemojen ympärille. Liikenneturvallisuustyön teemojen ohella seudullinen ohjausryhmä on nimen nyt teemat myös yhteistoiminnalle.

Vuosi 2014

- Liikenteen riskikäyttäytymisen väheneminen (mm. alkoholi, väsymys, muut ajokuntoon vaikuttavat tekijät).
- Neuvoloiden ja päiväkotien liikenneturvallisuustyöshenkilöiden koulutus.
- Yhteistoiminnan teemana: perheet.
 - Luodaan yhteisen sopimisen mallipohjat ja esittelymateriaalit kouluille, liikuntaseuroille ja yhteisöille. Liikenneturvallisuustoimija tukee niiden kokeilua vähintään yhdessä toimipisteessä jokaisessa kunnassa.
 - Päivähoidon, neuvoloiden ja koulujen yhteys-henkilöverkostojen koulutukset käynnistyvä.t

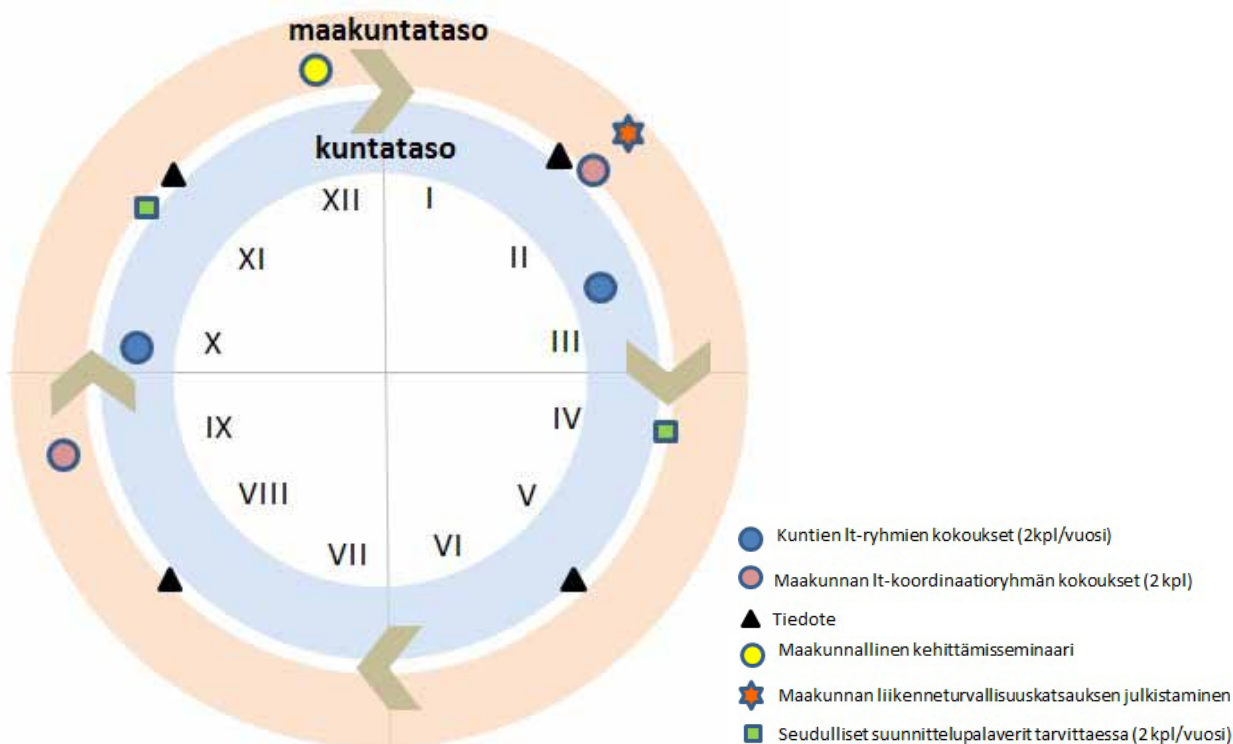
Vuosi 2015

- Sääolosuhteista johtuvat liikenneonnettomuudet kuriin.
- Yhteistoiminnan teemana: asukkaat
 - Työnantajille suuntautuva haastekampanja.
 - Asukastupien koordinaattorien koulutukset ja tupatoimintaan sopivan liikenneturvallisuustyön kehittäminen yhteistyössä.
- Seudullisten malliratkaisujen laatimien liikenneturvallisuuden ympäristön osalta.

3.2.2 Vuotuinen liikenneturvallisuustyöryhmän toimintasuunnitelma

Liikenneturvallisuusryhmän ensisijainen tehtävä on välittää tietoa eri hallintokuntien välillä ja päättäjien suuntaan, sekä keskittää liikenneturvallisuustyötä yhdessä tarpeelliseksi todetuille kohderyhmille. Tämän takia liikenneturvallisuusryhmän tulee kokoontua jatkossa säännöllisesti tarpeen mukaan, mutta kuitenkin vähintään 2-3 kertaa vuodessa (toimintasuunnitelman esitys 2 kertaa).

Tärkeää on, että liikenneturvallisuusryhmä pyrkii etenemään työssään pienin askelin ja toteuttamaan niitä toimia, joihin resurssit riittävät. Ryhmän oma toimintasuunnitelma sekä hallintokuntien toiminta-



Kuva 7. Liikenneturvallisuustyön vuosikello

suunnitelmat toimivat tämän työn apuvälineenä. Toimintasuunnitelmista on helposti nähtävissä lähivuosille suunnitellut koulutus-, valistus- ja tiedotustyön teemat ja tavoitteet, toimenpiteet, toiminnan ajoitus, yhteistyötahot, vastuuhenkilöt sekä seurantamenetelmät. Toimintasuunnitelmia päivitetään tarpeen mukaan. Liikenneturvallisuusryhmän vuotuinen toimintasuunnitelma puolestaan valmistellaan vuoden viimeisessä kokouksessa, työtetään kokouksien välillä ja vahvistetaan vuoden ensimmäisessä kokouksessa

3.3 Toteutus ja seuranta

Oulun seudun liikenneturvallisuusstrategian toteutuksen painopiste on seudun kunnissa. Laaja-alainen yhteistyö vaatii kuitenkin koordinoitua. Liikenneturvallisuustyö on osa Oulun seudun liikennejärjestelmän kehittämistyötä, josta vastaa liikennejärjestelmätyöryhmä. Työ on sisällytetty osaksi MALPE-aiesopimusta. Seudun kuntien liikenneturvallisuuden yhteistoimintaa ohjaa kuntien ja sidosryhmien edustajista muodostuva ohjausryhmä, joka muodostuu seuraavasti:

- Oulun liikenneturvallisuusryhmän puheenjohtaja
- Yksi edustaja seuraavilta Oulun toimialoilta: sivistys- ja kulttuuri, tekninen, hyvinvointi ja terveys
- Ympäryskuntien liikenneturvallisuusryhmien puheenjohtajat
- Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen edustaja
- Pohjois-Pohjanmaan liiton edustaja
- Liikenneturvan edustaja
- Poliisin edustaja
- Palo- ja pelastustoimien edustaja.

Ohjausryhmän tehtävänä on seurata vuosittain strategian toteutumista, tukea kuntien toimintasuunnitelmien laatimista ja toteuttaa kuntien ja sidosryhmien yhteistyönä liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Kunkin toimintavuoden osalta laaditaan toimintasuunnitelma. Ohjausryhmä kokoontuu 2-3 kertaa vuodessa. Ohjausryhmälle asioita valmistelee työjaos ja liikenneturvallisuustoimija.

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii eri tekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä määritelty mittareita. Mittareiden avulla voidaan muodostaa käsitys liikenneturvallisuustyön edistymisestä ja ryhtyä tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittareiden tarkoituksena on oman työn kehittäminen liikenneturvallisuus-

kehityksen perusteella. Tämä palvelee kaikkia liikenneturvallisuustyötä tekeviä henkilöitä, sillä mittarit kuvaavat pelkistetysti liikenneturvallisuustyön edistymistä ja sen tavoitteita. Mittareiden täytyy olla kuitenkin helposti saatavissa eikä työhön käytettävien resurssien pidä kuluu puhtaasti tilastotietojen etsimiseen. Kyselyn perusteella tärkeimpiä seurattavia teemoja ovat onnettomuustilastot, poliisin tilastot ja liikennekasvatustyön toteutuminen.

Liikenneturvallisuustyössä seurattavia, helposti saatavilla olevia mittareita ovat:

- Onnettomuudet (Liikenneturvan tilastokatsaus ja poliisin tietoon tulleet onnettomuudet).
- Liikennerikkomukset (poliisin tilastoista seurataan sovittavia liikennerikkomuksia).
- Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tapaamiset ja niissä käsitellyt aiheet (sihteeri kirjaa muistioon).
- Koulutustilaisuudet ja asiantuntijavierailujen – poliisi, Liikenneturva, ym – määrä ja tavoitavuus (toimenpidelistoihin seurantasarake).
- Liikenneturvallisuussuunnitelman liikenneympäristön toimintasuunnitelman toteutuminen (suunnitelmalistan ylläpito).

4 Toimenpide-esitykset

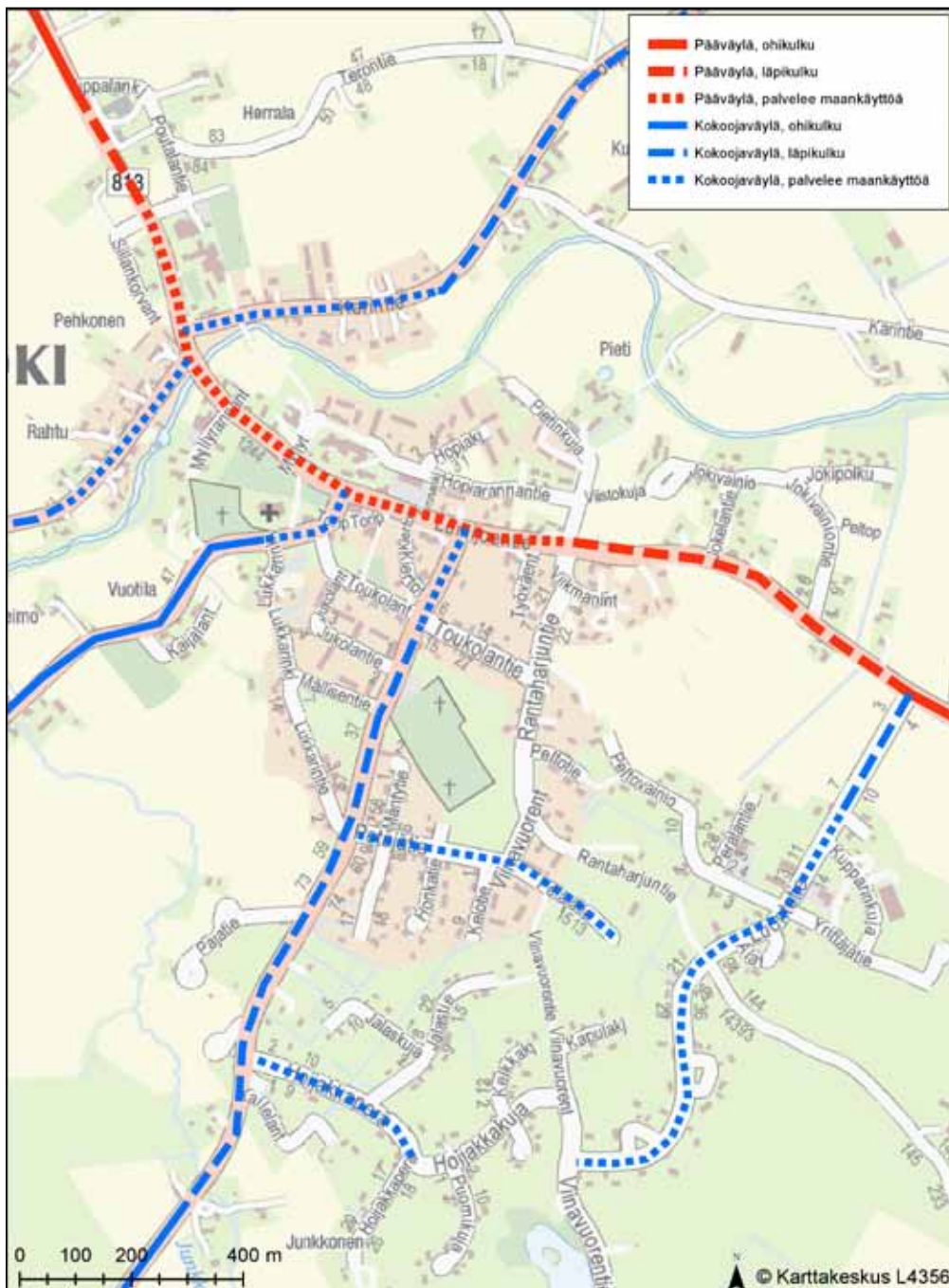
4.1 Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö

Lumijoen keskustan kadut ja tiet luokiteltiin pää-, kokooja- ja tonttiväyliin. Samalla pää- ja kokoojäväylät jäsenneltiin ohikulku-, läpikulku- ja maankäyttöä palveleviin väyliin. Kaikki väylät palvelevat maankäyttöä,

mutta tässä jäsennööinnissä maankäyttöä palvelevana väylänä tarkoitetaan tietä tai katuja, jolle liiitytään suoraan pihoista. Ohikulku- ja läpiajoväyliillä liiitytään pääosin kokoojäväylien kautta. Luokittelu ja jäsennööinti helpottaa toimenpiteiden suunnittelua ja priorisointia.

Lumijoella pääväylän muodostaa Lumijoen tie. Kokoojäväylät muodostavat pääosin läpikulku- tai maankäyttöä palvelevista maanteista, kuten Ukranperäntie, Karintie ja Ylipääntie.

Lumijoen maankäyttöä ohjaa kirkonkylän osayleis- ja asemakaava, Liminganlahden rantaosayleiskaava ja Oulun seudun yleiskaava 2020. Taajaman maankäyttö tiivistyy Hopiarrannantiellä sekä Jokivainion



Kuva 8. Tieverkon Jäsentely

alueella. Asutus laajenee Ukuranperäntien ympäristöön sekä Viinavuoreen. Ukuranperäntien varteen on tulossa asutuksen lisäksi betonielementtitehdas, joka tulee lisäämään keskustaajaman raskaan liikenteen määrää. Tämän suunnitelman toimenpide-esityksissä huomioidaan maankäytön muutokset.

Lumijoen kunnan alueella on tyypillistä haja-asutuksen laajeneminen keskustaajaman ulkopuolelle. Haja-alueen asutuksen kasvaessa riskit maanteillä kasvavat eikä kattavaa kevyen liikenteen väylästä pystytä rakentamaan maankäytön tahdissa. Lisääntyvät yksityisteiden liittymät kasvattavat riskiä maanteillä. Siksi rakennusvalvonnan on syytä kiinnittää hajarakentajien huomio liikenneturvallisuuteen, etenkin koulumatkojen osalta.

4.2 Kävely ja pyöräily

4.2.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen

Jalankulku ja pyöräily ovat sekä henkilökohtaisesti että kansantaloudellisesti kannatettavia liikkumismuotoja. Päivittäinen kävely tai pyöräily auttaa pitämään kuntoa yllä, parantamaan hengitys- ja verenkiertoelimistöä sekä kasvattamaan lihasvoimaa. Ihmisten aktiivinen liikkuminen näkyy kansantaloudessa vähäisempinä sairauspoissaoloina ja ikäihmisten vähäisempinä terveyspalvelujen tarpeina. Mikäli jalankulku ja pyöräilyn vähentävät autoilua, vaikutukset näkyvät myös liikennepäästöjen vähentymisenä ja liikenneinfran laajentamistarpeen pienentymisenä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2011 julkaissut kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian. Se tähtää siihen, että kävelyllä ja pyöräilyllä

on omat tunnustetut asemansa liikennejärjestelmässä. Tavoitteena on lisätä kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20 % ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Käytännössä tämä tarkoittaa 1,2 päivittäisen matkan tekemistä jalan tai pyöräillen autoilun sijaan. Määrä ei ole suuri, sillä esimerkiksi jo yhteen kauppamatkaan sisältyy kaksi matkaa (kotikauppa-koti). Jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta ja motivoitua. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet ja miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Pyöräilyn houkuttelevuutta voidaan parantaa pienillä yksityiskohtilla, esimerkiksi pyörien pysäköimistä varten tulisi olla hyvät telineet. Ne ovat katettuja ja sellaisia, että pyörän saa lukittua rungostaan. Tärkeitä pyöräpysäköinnin paikkoja ovat kaupat, virastot, koulut, päiväkodit, kirjastot ja liikuntapaikat. Pysäköintipaikkojen sijoittamisessa pyritään siihen, että ne ovat helpommin saavutettavissa kuin autojen pysäköintipaikat ja niiden kunnossapito onnistuu myös talvella.

Lumijoella on merkittävä potentiaali jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi. Taajamassa on varsin kattavasti jalankulun ja pyöräilyn reittejä ja välimatkat kotien ja palveluiden välillä ovat lyhyitä. Tässä suunnitelmassa tärkeimpiä kohteita ovat koulumatkojen turvallisuuden lisääminen, vanhusväestön liikkumisen esteettömyys taajaman ydinalueella ja työikäisten jalankulun ja pyöräilyn mahdollistaminen taajamassa ja lähialueilla.

4.2.2 Jalankulun ja pyöräilyn reitit

Keskustan kevyen liikenteen väylät on jaettu hierarkiin väyliin, joiden perusteella väylien linjaukset ja muut ratkaisut on määriteltä. Kevyen liikenteen väylät



Kuva 9. Kirjaston edessä on tori



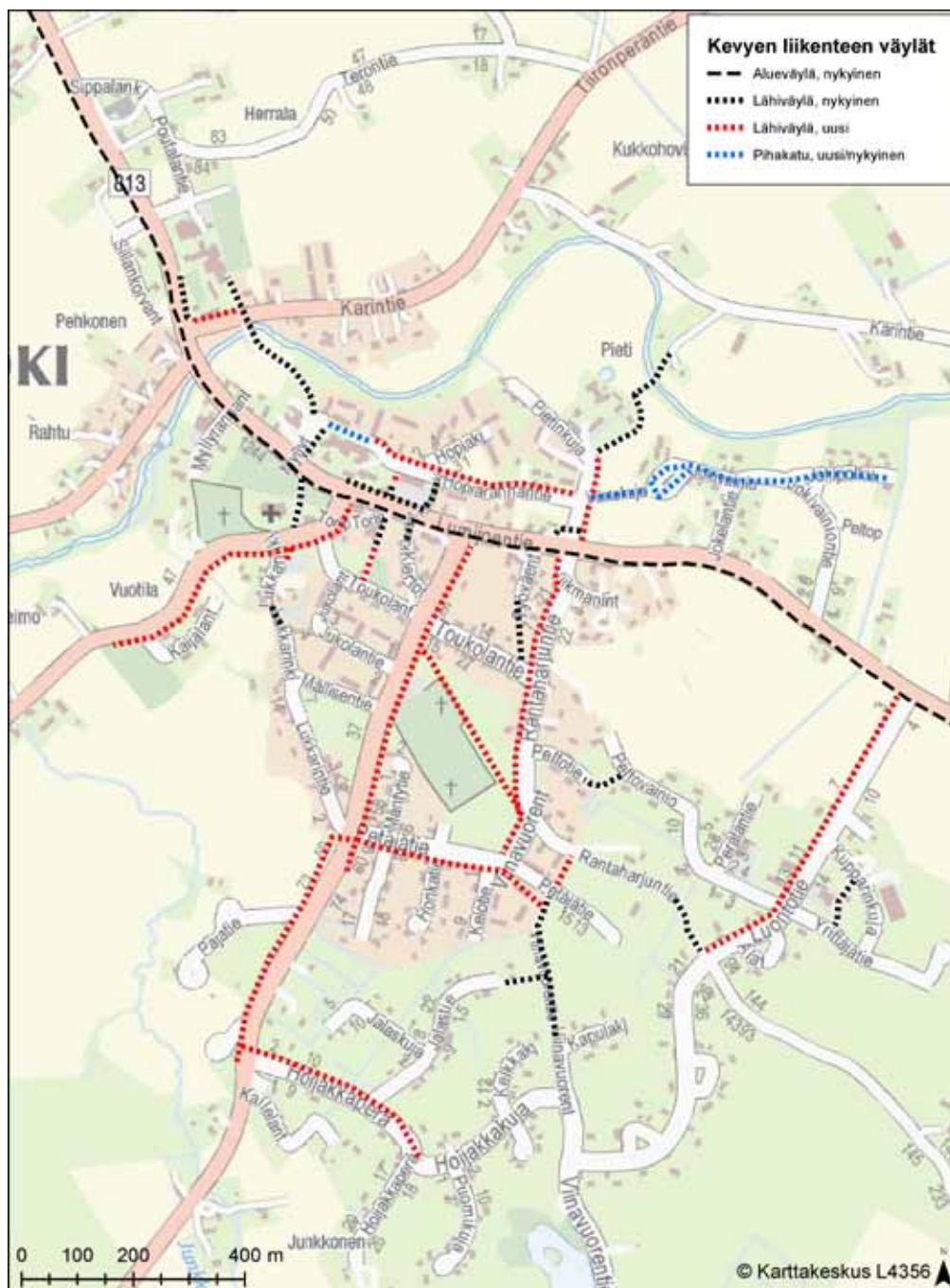
Kuva 10. Lumijoen alueella on eri käyttäjäryhmiä

on jaettu pää-, alue- ja lähiväyliin. Pääväylät ovat kuntakeskusten välisiä väyliä. Alueväylät täydentävät pääverkkoa ja ovat yleensä kunnan sisäisiä tärkeitä väyliä. Lähiverkko johtaa liikenteen tonteilta pää- ja alueväylille. Luokittelussa on huomioitu maankäytön lähivuosien laajentumissuunnat.

Lumijoen nykyistä kevyen liikenteen väylästä täydennetään siten, että kevyen liikenteen kulkijoille syntyy liikenneturvallisia vaihtoehtoisia kulkureittejä kuntakeskuksen palveluihin. Tärkeimpiä uusia väyliä Lumijoen keskustassa ja sen lähituntumassa ovat hautausmaan ohittava väylä Viinavuorentieltä Ukuranperäntielle, Pietinkujan, Ukuranperäntien, Ylipääntien

Rantaharjuntien ja Luontotien rinnalla menevät väylät. Kuvassa 11. on esitetty taajamien kevyen liikenteen tavoiteverkko, jonka täydentyvät osat on esitetty myös toimenpideohjelmassa.

Kevyen liikenteen turvallisuutta täydentävät väylien ja teiden risteysjärjestelyt. Lähtökohtana on, että ylemmän verkon risteämiskohdissa käytetään suojatiasaarekkeitä, korotettuja suojateitä tai muita rakenteellisia ratkaisuja. Kiireellisimmät kohteet sijaitsevat vilkkaimmilla väylillä ja erityisesti lähellä kouluja. Toimenpiteiden kiireellisyysjärjestys ja tarkemmat sijainnitiedot on esitetty toimenpideohjelmassa.



Kuva 11. Lumijoen kevyen liikenteen väylien tavoiteverkko

4.3 Teiden ja katujen toimenpiteet

Lumijointie on merkittävin väylä Lumijoen taajaman teistä ja kaduista. Sen varten sijoittuvat pääosa yleisistä ja yksityisistä palveluista. Tie on myös aina ollut Lumijoen taajaman pääväylä, eikä sen rooli ole muuttumassa tulevaisuudessakaan. Lumijointien roolia taajaman sisäisenä väylänä tulee korostaa. Tie on myös taajaman läpikulkuväylä. Tämän takia suunnittelussa tulee huomioida sekä lyhytmatkaisen, että pitkämatkaisen liikenteen tarpeet. Erityistä huomiota ratkaisussa pitää kiinnittää maatalousajoneuvojen tilantarpeeseen.

Toimenpide-esityksillä pyritään rajamaan taajaman ydinalue, jossa korostuu tien rooli ydinalueen ”palveluväylänä”, eli palveluja on molemmin puolin tietä, jolloin tiellä on runsaasti tonttiliittymiä ja suojateitä. Ydinalueen korostamisella pyritään hillitsemään ajonopeuksia ja kiinnittämään autoilijoiden huomio mui-

hin tielläliikkujiin. Koska tiellä on runsaasti raskasta liikennettä ja rakennukset ovat lähellä tietä, tiellä ei käytetä voimakkaita hidastetöyssyjä. Ratkaisuna käytetään tieympäristön kehittämistä tiemäisyydestä katumaisemmaksi sekä liikenneympäristön ja lähialueen ”yhdistämistä”.

Lumijointiellä on kolme kohtaa, joissa suojateiden turvaaminen ja tieympäristön kehittäminen on erityisen tärkeää: tulevan päiväkodin kohta Pietinkujan liittymässä, torin, kirjaston ja kunnantalon muodostama kokonaisuus ja koulun kohta. Lisäksi muissa maantie-liittymissä tehdään pienempiä toimenpiteitä.

Pietinkujan liittymän itäpuolelle rakennetaan suojatie-saareke, jonka suojatie on tulevan Pietinkujan kevyen liikenteen väylän jatkeella. Saarekkeesta tehdään normaalia suojatiesaarekettä suurempi, millä pyritään hillitsemään Lumijointien autoilijoiden ajonopeuksia. Nopeusrajoitus muuttuu taajamaan päin ajettaessa juuri ennen liittymää 40 km/h:n. Saarekkeeseen voidaan pystyttää Lumijokeen tai päiväkotiin viittaava taidetta, joka toimii samalla autoilijoiden lisähuomion



Kuva 12. Lumijointien ja Pietinkujan liittymän kehittämisen periaatekuva



Kuva 13. Lumijoen ja Pietinkujan liittymä

herättäjänä. Tien jatkeella näkyvää kirkon tornia ei saa peittää, eikä näkemiä rajoittaa muutoinkaan. Liittymän länsipuolella oleva nykyinen suojatie poistetaan. Tilalle voidaan rakentaa pienempi ns. ohjaava saareke. Tien oikeaan reunaa voidaan korostaa pollareilla, jotka psykologisesti kaventavat ajokaistaa, mutteivat haittaa liiaksi kunnossapitoa. Liittymämuotoilussa huomioidaan maatalousliikenne. Näkemiä on syytä raivata.

Ukuranperäntien liittymä on huomaamaton. Näkemiä raivataan. Liikennemäärien lisääntyessä on tarpeen rakentaa sivusuunnan tulppasaareke, jonka kautta Luomijoen kevyen liikenteen väylä kulkee. Sillä lisätään suojatien turvallisuutta ja korostetaan Ukuranperäntieltä tulevien väistämisvelvollisuutta myös pyöräilijöitä kohtaan.

Ydinkeskusta, eli kunnantalon, kirjaston, torin ja terveysaseman sekä muiden lähellä sijaitsevien palvelujen muodostama kokonaisuus on liikenteellinen solmupiste. Siinä Lumijoen poikki menevä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä on merkittävä ja tonttiliittymien liikennemäärä on Lumijoen mittakaavassa suuri. Tieympäristön kehittämisen idea on liittää maantie osaksi ympäröivää maankäyttöä ja toimintaa. Ratkaisulla nostetaan esiin kunnantalo, kirjasto ja kirkko. Jalankulkija yritetään nostaa pääkulkijaksi. Ajorata suoritetaan katumaiseksi poistamalla suojatiesaareke kunnantalon edestä ja siirtämällä ajoradan reunatuet suoriksi linjoiksi. Kevyen liikenteen väylät ovat tiiviisti ajoradan reunoissa, torin puolella oleva välikaista on kivetty alue. Kiveykselle pystytetään uudet valaisimet, jotka poikkeavat selkeästi Lumijoen muista valaisimista. Kunnantalon puolelle pystytettävien pollarien ja valaisinvarsien avulla ajorata tuntuu todellista kapeammalta, mikä hillitsee ajonopeuksia. Suojatiet rakennetaan kevyen liikenteen väylien jatkeille luonnollisille kulkupaikoille. Nykyinen pysäkkialue muotoillaan kiilavaksi, mikä korostaa kirjaston, torin ja kirkon kokonaisuutta. Pysäkki mitoitetaan niin, että linja-auto mahtuu kääntymään siinä hyvin. Uusi pysäkkikatos rakennetaan ja sen sijoittamisella ei peitetä kirjaston näkyvää kulmaa vaan tuodaan sitä enemmän esille. Katoksen yhteyteen rakennetaan katettuja pyörätelineitä. Lumijoen pintamateriaalina käytetään, ainakin alueen etu- ja takareunassa



Kuva 14. Lumijoen keskustan toimenpide-esitykset



Kuva 15. Lumijoen keskustan kehittämisen periaatekuva

luonnonkiveä. Luonnonkivi voidaan nostaa hiukan koholle, jotta se antaa pienen ääni- ja tuntoefektin.

Samassa yhteydessä parannetaan terveysaseman ja Lumijobin piha-alueiden järjestelyjä. Pysäköintialueita keskitetään ja jalankulku ja pyöräiteitä rakennetaan johtamaan selkeämmin Lumijointien suojateiltä rakennusten oville.

Ylipääntien liittymässä näkemiä parannetaan puustoa karsimalla.

Kankaanpääntien kohdalla kevyen ajoradan reunatuki viedään madallettuna liittymän läpi. Kankaanpääntien ja kevyen liikenteen väylän liittymäkaaria tiukennetaan. Ratkaisulla pyritään lisäämään kevyen liikenteen väylän jatkuvuutta Kankaanpääntien yli ja estämään Kankaanpääntieltä tulevien autoilijoiden vahingossa kääntyminen kevyen liikenteen väylälle.

Koulun kohdalla näkymää maantieltä koulun pihaan lisätään karsimalla ja kaatamalla koulupihan reunapuita. Ratkaisulla pyritään tuomaan koulua enemmän esille tielläliikkuville. Karintien liittymän koulun puoleista neljänneistä kehitetään koulupihamaisemmaksi, vaikkei siitä koulupihaa tehdäkään.

Pyöräpysäköintiä voisi lisätä vanhojen rakennusten ja liittymän välisellä koulupihalla. Nykyisen suojatie-saarekkeiden kohdalla Lumijointien pintamateriaali muutetaan asfaltista poikkeavaksi. Mikäli käytetään luonnonkiveä, se asennetaan kuitenkin suojatien viereen, ei suojatien kohdalle. Lumijointien reuna suoritetaan ja kevyen liikenteen väylä korjataan tasalevyiseksi. Väylän reunaan pystytetään pollareita, jotka kaventavat näennäisesti ajorataa. Pollareiden väliin voidaan pujottaa kettinkitaimurakenne, joka estää pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden oikaisemisen väylältä pihalle muualta kuin suojatien kohdalta. Pysäkit esitetään siirrettäväksi Sillankorvantien liittymään, jotta pysähtyvät ja ns. U-käännöksen tekevät autoilijat saadaan kauemmas vilkkaimmista suojateistä. Karintien liittymän näkemiä pyritään parantamaan puustoa poistamalla. Karintielle rakennetaan sivusuunnan tulppasaareke ja kevyen liikenteen väylä koulun kohdalle.

Lumijointiellen tehtävien toimenpiteiden lisäksi tieverkon turvallisuutta parannetaan näkemäraivauksin, hidasteratkaisuilla (sinitöyssi), katuvaloin ja kaideratkaisuilla. Toimenpiteiden kiireellisyysjärjestys ja tarkemat sijaintitiedot on esitetty toimenpideohjelmassa.



Kuva 16. Koulun kohdan periaatekuva

4.4 Liikenteen ohjaus

4.4.1 Väistämisvelvollisuudet

Väistämisvelvollisuusjärjestelmä on tarkistettu keskustan alueella tie- ja katuverkon hierarkioiden pohjalta yhdessä nopeusrajoitusjärjestelmien kanssa. Molemmissa järjestelmissä esitetyt ratkaisut tukevat toisiaan. Väistämisvelvollisuus järjestelyihin ei esitetä muutoksia.

4.4.2 Nopeusrajoitukset

Lumijoen nopeusrajoitusjärjestelmä säilyy periaatteiltaan ennallaan. Rajoitukset tarkistettiin Pohjois-Pohjanmaalla noudatettuja periaatteiden mukaisesti. Rajoituksia ja merkkien sijainteja tarkistetaan seuraavasti:

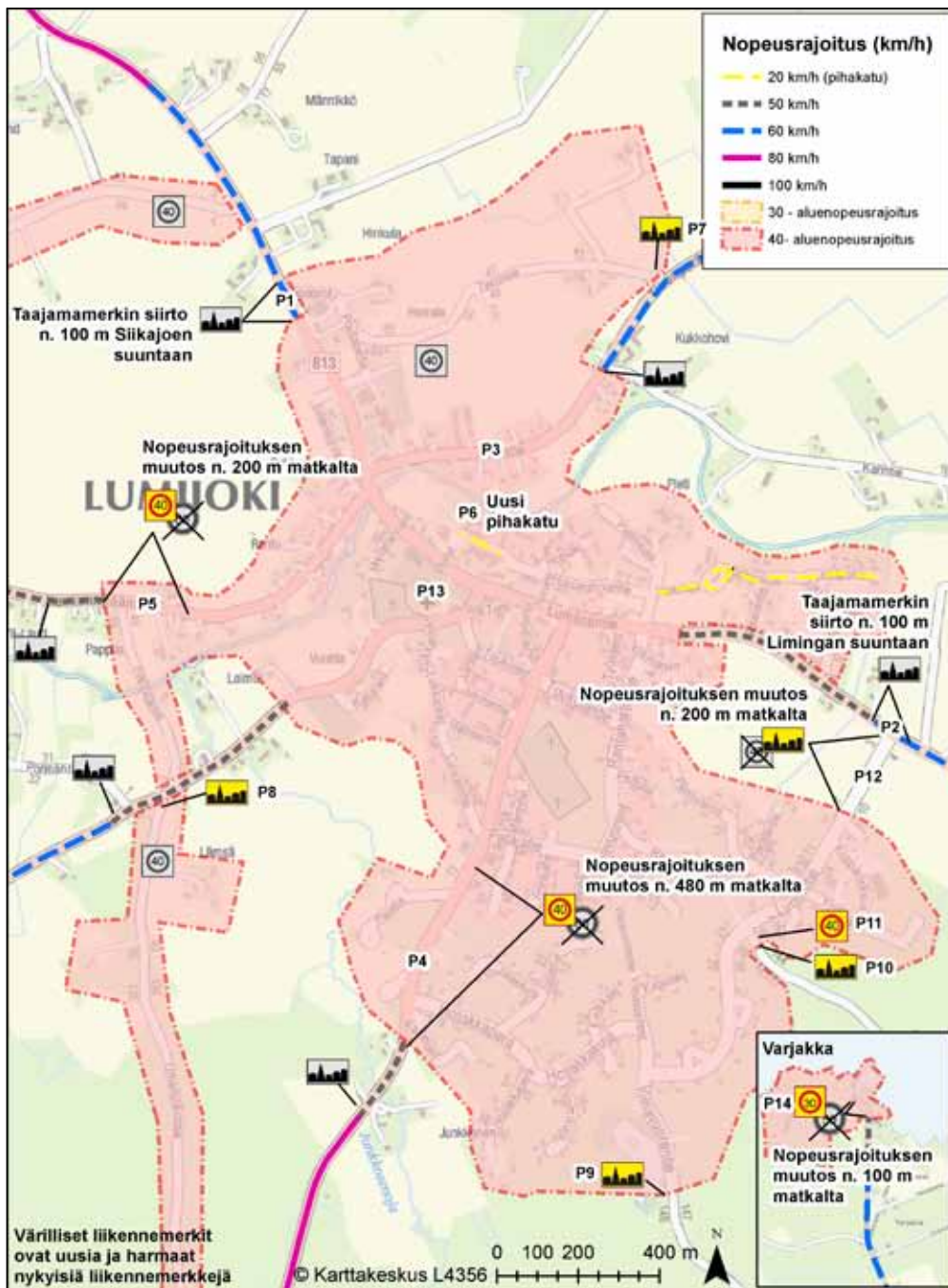
- Alue-40 km/h laajenee Kankaanpääntiellä lähteen

n. 150 metriä sekä Ukuranperäntiellä etelään n. 450 metriä.

- Luontotien alusta poistetaan alue-40 km/h. Tämä noin 200 m pituinen tieosuus tulee taajaman yleisrajoituksen piiriin.
- Nykyinen kevyen liikenteen väylä (Hopearannantieltä Myllytielle) muutetaan pihakaduksi
- Varjakkaan alue-30 km/h nopeusrajoitus.

Nopeusrajoitus- ja taajama-alueiden merkitsemisessä on huolehdittava, että se on merkitty aukottomasti eli alueelle ei pääse mistään suunnasta kulke-matta ao. rajoitusmerkin kautta. Myös aluerajoitusten päättymisen on merkittävä. Tämän takia Urheilutalon-, Viinavuoren-, Rantaharjun- ja Terontielle pitää asentaa uudet taajamamerkit ja mt 813 sijaitsevia taajama-merkkejä siirtää n. 100 m taajamasta pois-päin. Lisäksi Rantaharjuntielle pitää lisätä alue-40 km/h merkki.

Nopeuksia pyritään hillitsemään erillisillä hidasteilla sekä korotetuilla suojatieratkaisuilla. Toimenpiteet ovat esitetty luvussa 4.2.2 Jalankulun ja pyöräilyn reitit ja 4.3. Teiden ja katujen toimenpiteet.



Kuva 17. Nopeusrajoitusesitys

4.4.3 Liikennemerkkimuutokset

Liikennemerkkien asettamisessa kadun tai tien varteen on oltava johdonmukainen ja noudatettava tarkoin annettuja ohjeistuksia ja periaatteita. Turhat ja vanhentuneet merkit on poistettava. Tällaisia ovat esimerkiksi kärkikolmiot ja vanhat suojatiemerkit. Liikennemerkit on uusittava säädösten mukaisiksi sekä asennettava oikeille paikoilleen mahdollisimman pian.

Lumijoella merkkimuutokset koskevat edellä esitettyjä nopeusrajoitusmuutoksia sekä yhtä kevyen liikenteen väylän merkitsemistapausta kirkon piha-alueella.

4.5 Piha-alueiden kehittäminen

Suunnitelman tärkeänä kohteena ovat yleiset pihat, lähiympäristöt ja oppilaiden itsenäisesti kulkemat koulureitit. Reitteihin sekä lähiympäristöön, kuten Lumijoen tiehen, liittyvät toimenpiteet on mainittu muissa kohdissa. Suunnittelun aikana käytiin läpi maastossa Lumijoen peruskoulun, kirkon, päiväkotien ja Lumijoen piha-alueet. Koulun pihalle sekä muiden päiväkotien kuin Malminpuron päiväkodin pihalle ei esitetä toimenpiteitä.

Taulukko 4. Lumijoen esteettömyyskävelyn tuloksia

	Osoite	Kohde	Ongelma	Vastuutaho	Parannusehdotus
1	Lumijoentie	Kunnantalon sisäänkäynti	Puinen silta on talvella liukas, sillan kaiteissa kukkalaatikoiden kiinnikkeet ovat vaaralliset Ovi on yksilehtisenä kapea Ovikello puuttuu Oven kynnykset ovat liian korkeat	kunta	Talvikunnossapidosta huolehditaan Sisäreunojen kukkapidikeet poistetaan Ovikello lisätään, jotta apua saa helpommin oven toisen lehden avaamiseen Ovikello lisätään Kynnykseen teetetään esim. ritilästä luiska
2	Lumijoentie	Kaupanpiha	Autojen keulat tulevat jalkakäytävälle Piha-alue on jäsentelemätön ja siellä on korkeita reunakiviä Kaupan ovi sulkeutuu nopeasti Raskasliikenne pysäköi kaupanpihalle Turvatut kevyen liikenteen yhteydet kaupalta Hopearannantielle puuteellisia	kiinteistön omistaja kiinteistön omistaja kaupias Kunta kauppiais ja kunta	Pollarit jalkakäytävän reunaan Piha-alueen kunnostus mm. invapysäköinnin järjestäminen ja reunakivien mataloittaminen Ajastusta säädetään Raskaan liikenteen pysäköinti siirretään esim. entisen Siwan pihalle Myytävät tuotteet poistetaan jalkakäytävältä, kevyen liikenteen väylä Hopiarrannantielle kaupan länsipuolelle rakennetaan
3	Lumijoentie	Lumijoentien ylittäminen kaupalta kirjastolle mentäessä	Kevyen liikenteen väylän yhtymäkohtaa ajoradalle ei erota.	ELY	Kevyen liikenteen väylän reuna erotetaan ajoradasta esim. matalalla reunakivellä
4	Lumijoentie	Kirjaston sisäänkäynti	Luisan alku ei erotu laatoituksesta Luiskasta puuttuu portaiden puolelta kaide ja seinänpuolella kaide loppuu kesken Ovisilmä on liian nopea ja niitä on liian vähän Kynnyks on liian korkea Ovien aukaisunapit ovat liian ylhäällä	kiinteistön omistaja kiinteistön omistaja kiinteistön omistaja kiinteistön omistaja kiinteistön omistaja	Kaiteet parantavat luisan alkamisen havaittavuutta Kaiteet lisätään sekä jatketaan tarvittavilta osin Ajastusta säädetään ja ovisilmiä lisätään Kynnykseen teetetään esim. ritilästä luiska Ovisilmien lisäys vähentää ongelmaa
5	Ylipääntie	Seurakuntakeskuksen alue	Invapaikat ovat merkitsemättä Seurakuntakeskuksen sisäntulossa jyrkkä kapealuiska, joka on sateella liukas Luiskasta puuttuvat kaiteet Ovi ei avaudu automaattisesti Ei ole ovikelloa Kynnyks on liian korkea	kunta	Invapaikat merkitään Tehdään uusi leveämpi luiska betonista Kaiteet lisätään luisan parannuksen yhteydessä Ovikellon lisääminen helpottaa tilannetta Ovikello lisätään Kynnykseen teetetään esim. ritilästä luiska
6	Lumijoentie	Palvelukeskus Lumilyhdyn piha	Piha-alue on jäsentelemätön	kiinteistön omistaja	Piha-alue jäsennellään mm. merkitään pysäköintialueet selkeämmin
7	Lumijoentie	Terveysaseman piha	Piha-alue on jäsentelemätön Ovet ovat painavat Kynnyks on liian korkea	kunta kunta kunta	Piha-alue jäsennellään mm. merkitään pysäköintialueet selkeämmin Oviin asennetaan ovisilmat yms. Automaatiota Kynnykseen teetetään esim. ritilästä luiska
8	Lumijoentie	Nuorisotoimen sisäänmeno	Portaiden sekä liuskan kaiteet ovat liian lyhyet ja luiskasta puuttuu seinän puolelta käsijohde Kynnykset ovat liian korkeat Ovikello puuttuu	kunta	Kaiteet lisätään sekä pidennetään Kynnykseen teetetään esim. ritilästä luiska Oveen kiinnitetään ilmoitus, jossa näkyy puhelinnumero johon soittamalla saa apua oven avaamiseen
9	Lumijoentie	Pankin sisäntulo	Ovikello puuttuu	kiinteistön omistaja	Ovikello asennetaan
10	Lumijoentie	Lumijoen ylittävä suojatie	Liian korkea reunakivi	ELY	Reunakivi mataloitetaan
11	Lumijoentie	Koulu	Korkeaita kynnyksiä	kiinteistön omistaja	Kynnykseen teetetään esim. ritilästä luiska

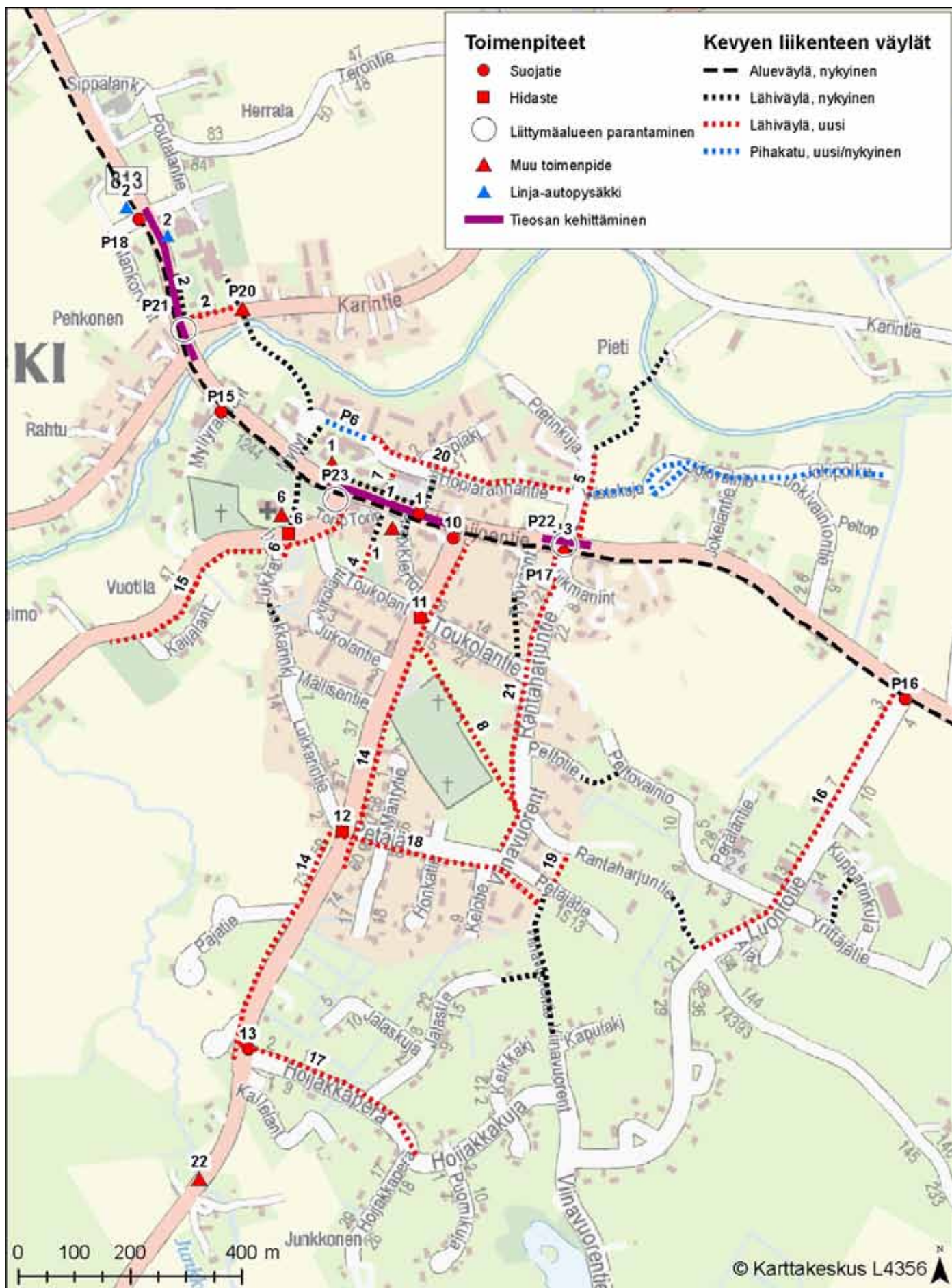
4.7 Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelman hankkeet on esitetty tavoitteellisessa toteuttamisjärjestyksessä seuraavassa taulukossa. Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu huomioon liikennemäärät, liikenneonnettomuudet, kyselyn tulokset ja muu palaute, maastokäyntien aikana havaitut liikenneturvallisuuspuutteet sekä taloudelliset realiteetit. Taulukon toimenpiteet ovat työryhmän esityksiä, joiden toteutuminen riippuu kunnan ja ELY-keskuksen rahoitusmahdollisuuksista. Toimenpideohjelmassa esitetty järjestys todennäköisesti muuttuu sitä enemmän mitä myöhäisemmässä vaiheessa toteutettaviin hankkeisiin edetään.

Kiireellisimmäksi rakenteelliseksi toimenpiteeksi esitetään:

- Lumijoentien parantaminen Ukuranperäntien ja Ylipääntien välillä.
- Lumijoentien parantaminen koulun kohdalla.
- Lumijoentien ja Pietinkujan liittymän parantaminen.
- Keskustaajaman alueen hidasteet.

Toimenpideohjelma on esitetty seuraavalla aukeamalla.



Kuva 19. Lumijoen toimenpide-esitykset

Taulukko 5. Lumijoen toimenpide-esitykset

Nro.	Kohdekuvaus	Toimepiteen kuvaus	Tienro	Aosa	Let	Losa	Määrä	Yksikkö	Kust.arvio (1000€)	Kiireel. luokka	Heva vähennemä	Tarva- koodi	Tmp. Ryhmä	Väylän omistaja	Huom	
P1	Lumijointie	Taajamerkin siirto Sippalankujan liittymän pohjoispuolelle	813	9	2419		1	kpl	0,2	1	0	0	1	ELY		
P2	Lumijointie	Taajamerkin siirto Luontotien liittymän itäpuolelle	813	10	1050		1	kpl	0,2	1	0	0	1	ELY		
P3	Karintie	Tiekohtainen 40 nopeusrajoitusmerkki pois Karintilta alue 40 km/h sisältä	18665	1	0	1	685	1	0,2	1	0	0	1	ELY		
P4	Ukuranperäntie	Nopeusrajoitusmuutos 50 km/h -> Alue 40 km/h	18622	1	650	1	1130	1	0,2	1	0,00103	676	1	ELY		
P5	Kankaanpääntie	Nopeusrajoitusmuutos 50 km/h -> Alue 40 km/h	18664	1	569	1	780	1	0,2	1	0,00015	676	1	ELY		
P6	Hopjarannantietä Myllytielle	Keveyen liikenteen väylän muuttaminen pihakaduksi					2	kpl	0,4	1	0	0	1	Kunta		
P7	Terontie	Taajamerkin lisäys					1	kpl	0,2	1	0	0	1	Kunta		
P8	Urheilutie	Taajamerkin lisäys					1	kpl	0,2	1	0	0	1	Kunta		
P9	Viinavuorentie	Taajamerkin lisäys					1	kpl	0,2	1	0	0	1	Kunta		
P10	Rantaharjuntie	Taajamerkin lisäys					1	kpl	0,2	1	0	0	1	Kunta		
P11	Rantaharjuntie	Alue 40 km/h merkin lisäys					1	kpl	0,2	1	0	0	1	Kunta		
P12	Luontotie	Nopeusrajoitusmuutos Alue 40 km/h -> 50 km/h					1	kpl	0,2	1	0	0	1	Kunta		
P13	Kirkon piha	keveyen liikenteen merkin siirto väylän alkuun					1	kpl	0,2	1	0	0	1	Kunta		
P14	Varjakantie	Nopeusrajoitusmuutos 50 km/h -> Alue 30 km/h	18663	1	7600	1	7700	100	20,0	1			1	ELY		
P15	Lumijointien suuntaisen keveyn liikenteen väylän ylitys Myllyrannan tien liittymässä	Suojatiemerkinnyt maalataan ja merkitään asianmukaisin merkein	813	9	3000		1	kpl	1,0	1	0,00464	603	2	ELY		
P16	Lumijointien ja Luontotien liittymä	Suojatiemerkinnyt maalataan ja merkitään asianmukaisin merkein	813	10	1100		1	kpl	1,0	1	0,00241	603	2	ELY		
P17	Lumijointien ja Rantaharjuntien liittymä	Suojatiemerkinnyt maalataan ja merkitään asianmukaisin merkein	813	10	420		1	kpl	1,0	1	0,00498	603	2	ELY		
P18	Lumijointien ja Sillankorventie liittymä	Suojatiemerkinnyt maalataan ja merkitään asianmukaisin merkein	813	9	2620		1	kpl	1,0	1	0,00591	603	2	ELY		
P19	Karintien ja Tiironperäntien liittymä	Näkemäraivaus	18665	1	699		1	kpl	0,5	1	0	632	7	ELY		
P20	Karintien keveyen liikenteen väylän ylitys	Näkemäraivaus	18665	1	120		1	kpl	0,5	1	0	632	7	ELY		
P21	Lumijointie välillä Poutalantie Kankaanpääntie	Tieosan kehittäminen	813	9	2835		1	kpl	0,5	1	0	632	4	ELY	Näkemäraivaus Karintien liittymään	
P22	Lumijointie ja Pietinkujan liittymäalue	Tieosan kehittäminen	813	10	410		1	kpl	2,0	1	0	0	4	ELY	Suojatien poisto	
P23	Lumijointien - Ylipääntien liittymä	Näkemäraivaus	813	9	3250		1	kpl	0,5	1	0	632	7	ELY		
1	Lumijointie välillä Ukuranperäntie liittymä - Ylipääntien liittymä	Tieosan kehittäminen	813	9	3228	10	200	228	m	114,0	1	0,00754	658	4	ELY	
1	Linja-autojen kääntöpaikka	Piha-alueen kehittäminen					1	kpl	0,0	1	0	0	7	ELY		
1	Päiväkodin/Lumijobin pysäköintialue	Piha-alueen kehittäminen					1	kpl	0,0	1	0	0	7	Kunta		
2	Lumijointie välillä Poutalantie Kankaanpääntie	Tieosan kehittäminen	813	9	2600		1	kpl	4,0	1	0	0	7	ELY	Linja-autopysäparin järjestelyt	

Taulukko 6. Lumijoen toimenpide-esitykset

Nro.	Kohdekuvaus	Toimenpiteen kuvaus	Tienro	Aeta	Let	Losa	Määrä	Yksikkö	Kust.arvio (1000€)	Kiireel. luokka	Heva vähennämä	Tarva- koodi	Tmp. Ryhmä	Väylän omistaja	Huom
2	Lumiojentie väylillä Poutalantie Kankaanpääntie	Tieosan kehittäminen	813	9	2600	9	2900	300	m	45,0	0,00158	102	4	ELY	Kevyen liikenteen väylän erottelun parantaminen
2	Lumiojentie väylillä Poutalantie Kankaanpääntie	Tieosan kehittäminen	813	9	2880			1	kpl	0,0	0,00165	102	2	ELY	sis. Kevyen liikenteen väylän erottamisen raunakivellä Kankaanpääntien liittymä
2	Lumiojentie väylillä Poutalantie Kankaanpääntie	Tieosan kehittäminen	813	9	2835			1	kpl	25,0	0,00365	281	4	ELY	Liittymän jäsentely mm. pollareiden avulla
2	Lumiojentie väylillä Poutalantie Kankaanpääntie	Tieosan kehittäminen	813	9	2700			1	kpl	15,0	0,00897	601	4	ELY	hidaste/suojatieratkaisuja
2	Lumiojentie väylillä Poutalantie Kankaanpääntie	Tieosan kehittäminen	813	9	2800			1	kpl	15,0	0,00745	601	4	ELY	hidaste/suojatieratkaisuja
2	Lumiojentie väylillä Poutalantie Kankaanpääntie	Tieosan kehittäminen	18664	1	0			1	kpl	0,0	0,00049	603	4	ELY	sis. Kevyen liikenteen väylän erottamisen raunakivellä Kankaanpääntien liittymä
2	Karintie	Uusi kevyen liikenteen väylä	18665	1	0	1	110	110	m	27,5	0,0002	101	2	ELY	
3	Lumiojentie ja Pietinkujan liittymäalue	Tieosan kehittäminen	813	10	410			1	kpl	25,0	0,00353	281	4	ELY	Pääsuunnan suojatiesaareke
3	Lumiojentie ja Pietinkujan liittymäalue	Tieosan kehittäminen	813	10	410			1	kpl	0,5	0,00001	632	4	ELY	Näkemäraivaus
4	Yhteys kirjastoilta Toukolantiele	Uusi kevyen liikenteen väylä						62	m	15,5	0	0	2	Kunta	
5	Pietinkuja	Uusi kevyen liikenteen väylä						150	m	37,5	0	0	2	Kunta	
6	Yhteys Lukkarintietä Kirkolle	Uusi kevyen liikenteen väylä						25	m	6,3	0	0	2	Kunta	
6	Ylipääntie ylitys Lukkarinkujan ja kevyen liikenteenväylän kohdalla	Hidaste/ korotettu suojatie	18621	1	150			1	kpl	30,0	0,00201	653	3	ELY	
6	Kirkon piha	Pysäköintialueen jäsentely						1	kpl	0,0	0	0	7	Kunta	
7	Yhteys kaupalta Hopperanrantiele	Uusi kevyen liikenteen väylä						20	m	5,0	0	0	2	Kunta	
8	Yhteys Viinavuorentieltä hautausmaan ohi Ukranperäntiele	Uusi kevyen liikenteen väylä						345	m	86,3	0	0	2	Kunta	
9	Varjakantie	Snitöyssy						1	kpl	20,0	0	0	3	Kunta	
10	Lumiojentien - Ukranperäntien liittymä	Sivusuunnan saareke	813	10	220			1	kpl	25,0	0,00395	290	2	ELY	
11	Ukranperäntien ylitys Toukolantien kohdalla	Hidaste/ korotettu liittymäalue	18622	1	190			1	kpl	30,0	0,00335	653	3	ELY	
12	Ukranperäntien ylitys Petäjäntien ja Lukkarintien kohdalla	Hidaste / korotettu liittymäalue	18622	1	580			1	kpl	30,0	0,00271	653	3	ELY	
13	Ukranperäntien ylitys Hoijakkaperän kohdalla	Pääsuunnan saarekkeellinen suojatie	18622	1	1015			1	kpl	25,0	0,00049	281	2	ELY	
14	Ukranperäntie	Uusi kevyen liikenteen väylä	18622	1	0	1	1035	1035	m	258,8	0,00277	101	2	ELY	
15	Ylipääntie	Uusi kevyen liikenteen väylä	18621	1	0	1	540	540	m	135,0	0,00091	101	2	ELY	
16	Luontotie	Uusi kevyen liikenteen väylä						592	m	148,0	0	0	2	Kunta	
17	Hoijakkaperä	Uusi kevyen liikenteen väylä						396	m	99,0	0	0	2	Kunta	
18	Petäjätie	Uusi kevyen liikenteen väylä						360	m	90,0	0	0	2	Kunta	
19	Yhteys Petäjäntieltä Rantaharjuntiele	Uusi kevyen liikenteen väylä						60	m	15,0	0	0	2	Kunta	
20	Hopperanrantie	Uusi kevyen liikenteen väylä						387	m	96,8	0	0	2	Kunta	
21	Rantaharjuntie	Uusi kevyen liikenteen väylä						452	m	113,0	0	0	2	Kunta	
22	Ukranperäntie, Junkosenojan kohdalla	Kalteet	18622	1	1280			1	kpl	0,0	0,00021	631	7	ELY	
										Σ	Σ		Σ		
										1568	0,07059				

5 Vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä vähennetään onnettomuus-riskiä ja pienennetään mahdollisten onnettomuuksin seuraamuksia. Liikenneturvallisuuden parantaminen pienin kunnossapitotoimenpitein vaatii pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta. Yksittäisistä liikennemerkeistä ja tiemerkintöjen näkyvyydestä huolehtiminen, talvikunnossapidon oikea-aikaisuus, tien suoja-alueen puuston harventaminen, sivuoja-alueiden niittäminen sekä liittymien näkemäalueiden vaaliminen eivät merkittävästi vähennä (laskennallisesti) henkilövahinko-onnettomuuksien määrää vuositasona, mutta vaikuttavat tielläliikkujaan yleiseen viihtyvyyteen, asenteisiin ja käyttäytymiseen. Selkeä ja johdonmukainen liikenneympäristö kielii vastuuntunnosta, joka ”tarttuu” tielläliikkujaan. Toimiva liikenneympäristö lisää asumisviihtyvyyttä ja myös alueen ”imagoa”, jolloin liiketoimintaedellytykset paranevat.

Suuremmat hankkeet vaativat toimenpidesuunnittelun lisäksi rahoituksen järjestämistä. Isojen hankkeiden toteutuminen onkin kiinni päättäjien mahdollisuuksista myöntää rahoitusta.

Keskustan alueelle esitetyillä toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti parantamaan jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Uusilla kevyen liikenteen väylillä ja turvallisemmilla risteämisympäristöillä voidaan myös ohjata kuntalaisia käyttämään autoilun sijasta yhä enemmän kevyttä liikennettä. Turvallisuuden parantamista keskustassa vahvistaa lisäksi ajonopeuksien alentaminen hidasterakenteita toteuttamalla.

Tärkeä osa liikenneympäristön parantamista on toimenpiteistä tiedottaminen ja niiden perusteleminen. Suurin osa Lumijoella päivittäin liikkujista on joko paikallisia tai lähikunnista tulevia, joten paikallinen ja seudullinen toistuva tiedottaminen tavoittaa parhaiten liikkujat. Liikennekasvatuksen rooli onkin merkittävä.

Laskennallisesti tehokkaimmin henkilövahinko-onnettomuuksia vähentävät maanteilla tehtävät toimenpiteet. Lumijoen kunnan alueen maanteille kohdistuvien toimenpiteiden vaikutus on noin 0,071 henkilövahinko-onnettomuutta vähemmän vuosittain. Taulukossa 5 ja 6 on esitetty vähenemät toimenpiteittäin. Taulukossa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Kaikista toimenpiteistä ei ole esitetty kustannusarviota, koska kohteet vaatisivat tarkempaa suunnittelua. Arvioitujen toimenpiteiden kokonaiskustannusarvio on noin 1,6 miljoonaa euroa, josta kunnan osuus on noin 0,7 miljoonaa. Kustannuksiin ei ole arvioitu jo

tarkemmassa suunnittelussa olevia hankkeita. Kiireellisten toimenpiteiden osuus on 0,6 miljoonaa euroa mutta summa ei sisällä tarkkaa arviota Lumijoen tien yhteydessä toteutettavista piha-alueiden kehittämisistä.

6 Jatkotoimenpiteet

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus sekä Lumijoen kunta hyväksyvät suunnitelman ohjeelliseksi jatkosuunnittelun pohjaksi.

Halvimmat toimenpiteet, kuten liikennemerkkimutokset, voidaan toteuttaa heti hyväksymisen jälkeen. Osa toimenpiteistä voidaan sisällyttää laajempien urakoiden yhteyteen tai silta-, päällyste- tai kunnossapitourakoihin. Osa esitetyistä toimenpiteistä vaatii tarkempien suunnitelmien laatimisen ja rahoituksen varmistamisen.

Ensivaiheen kiireellisimmiksi todettujen toimenpiteiden osalta on syytä käynnistää tie- ja /tai rakennussuunnitelmien laatiminen ja rakentamisen rahoituksen järjestäminen. Tällaisia ovat:

- Lumijoen tien parantaminen Ukuranperäntien ja Ylipääntien välillä.
- Lumijoen tien parantaminen koulun kohdalla.
- Lumijoen tien ja Pietinkujan liittymän parantaminen.
- Kevyen liikenteen väylät taajaman alueella.

7 Liitteet

1. Onnettomuuskartat vuosilta 2003-2012
2. Luettelo kohteista, joihin ei esitetty toimenpiteitä

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 33/2013					
Vastuualue Liikenneturvallisuus					
Tekijät Erkki Sarjanoja Teemu Kinnunen Minna Koukkula Minna Nikula		Julkaisu-aika 02/2014			
		Kustantaja /Julkaisija Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Lumijoen kunta			
Julkaisun nimi Lumijoen liikenneturvallisuussuunnitelma					
<p>Tiivistelmä</p> <p>Lumijoen liikenneympäristöä koskeva liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu, jotta liikenneturvallisuusongelmat ja niihin ideoidut parantamistoimenpiteet ovat selvillä kunnan ja ELY-keskuksen toiminta- ja taloussuunnittelussa. Liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä kehitettiin samalla liikenneturvallisuustyön toimintaa.</p> <p>Nykytilanteen arviointi on laadittu sidosryhmätyöskentelyn, asukas-, oppilas- ja hallintokuntakyselyn, taustarekisterien analysoinnin ja maastokäyntien avulla.</p> <p>Lumijoen liikenneturvallisuustavoitteet on luotu jalkauttamalla valtakunnalliset tavoitteet Lumijoen ominaispiirteisiin. Tavoitteena on, ettei yksikään ihminen kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä.</p> <p>Liikenneympäristön parannustoimenpiteiksi on haettu halpoja ja helposti toteutettavia, mutta tehokkaita toimenpiteitä. Suurimmat toimenpide-esitykset ovat Lumijoentien kunnostus kunta keskuksessa sekä koulun kohdalla, Lumijoentien ja Pietinkujan liittymän kehittäminen sekä kevyen liikenteen väylät mm. Ukuranperäntien varteen. Toimenpiteet on asetettu ohjeelliseen kiireellisyysjärjestykseen ja niille on arvioitu alustavat toteutuskustannukset.</p> <p>Liikenneturvallisuuden lisäksi toimenpiteiden suunnittelussa on otettu huomioon esteettömyys, jonka rooli korostuu ydintaajamassa.</p> <p>Esitetyillä toimenpiteillä liikenneturvallisuus ja liikkumisen helppous paranevat. Erityisesti koulumatkojen turvallisuus paranee. Arvioidut rakentamisen kustannukset ovat yhteensä noin 1,6 miljoonaa euroa. Osa hankkeista on pitemmän ajan varauksia. Kunnan osuus kustannuksista on noin 0,7 miljoonaa euroa.</p>					
Asiasanat (YSA:n mukaan) Liikenneturvallisuus, Lumijoki, onnettomuudet, liikenneturvallisuustoimenpiteet, liikenneturvallisuustyö					
ISBN (PDF) 978-952-257-763-4	ISBN (painettu) 978-952-257-762-7	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu) 2242-2846	
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-257-763-4		Kieli Suomi	Sivumäärä 38 + liitteet
Julkaisun tilaukset Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus PL 86 90101 OULU					
Kustannuspaikka ja -aika Oulu 2014			Painotalo Juvenes Print		

RAPORTEJA 33 | 2013
LUMIJOEN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-762-7 (painettu)
ISBN 978-952-257-763-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2854
ISSN 2242-2846 (painettu)
ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-763-4

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

